



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 41]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 31, 2005/चैत्र 10, 1927

No. 41]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 31, 2005/CHAITRA 10, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 मार्च, 2005

सं. टीएएमपी/18/2004-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा इसके मैकेनिकल कोल हैंडलिंग प्लांट के माध्यम से कोयले के निर्यात हेतु वर्तमान प्रशुल्क को जारी रखने के लिए पारादीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/18/2004 - पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मार्च 2005 के 15 वे दिन पारित)

यह प्रकरण पीपीटी में मैकेनिकल कोल हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) के माध्यम से कोयले के निर्यात हेतु वर्तमान प्रशुल्क को जारी रखने हेतु पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के बारे में है।

2. इस प्राधिकरण ने, दिनांक 5 नवम्बर 2001 के अपने आदेश के माध्यम से पीपीटी में नए-नए परिचालित एमसीएचपी के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क निर्धारित किया था। उक्त प्रशुल्क को स्वीकृति प्रदान करते समय अन्य बातों के साथ यह भी निर्णय

लिया गया कि दरों की वैधता एक वर्ष की अवधि के लिए होगी जिसके बाद इसकी समीक्षा वर्ष 2001-2002 के वास्तविकों के आधार पर की जाएगी। पीपीटी को यह भी सलाह दी गई थी कि वह छः माह की अवधि के भीतर एमसीएचपी के लिए एक दक्षता आधारित प्रशुल्क (ईएलटी) योजना तैयार करे। तथापि पीपीटी से दरों की समीक्षा के लिए और ईएलटी योजना तैयार करने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। जब इस विषय में याद दिलाया गया तो पीपीटी ने दिनांक 24 फरवरी 2004 के अपने पत्र द्वारा बताया कि रेलवे सिगलिंग प्रणाली जैसे एकीकृत विकास सिन्क्रोनाइज न हो पाने, चलती गाड़ी में कोयले की लदाई के लिए क्रीप कंट्रोल मैकेनिज्म वाले रेलवे इन्जनों को आरम्भ न कर पाने जैसी रुकावटों को 2 वर्षों के अन्तराल के बाद भी हटाया नहीं जा सका यद्यपि पत्तन और रेलवे के प्रयास जारी थे। पत्तन ने यह भी निवेदन किया कि इन रुकावटों के चलते एमसीएचपी द्वारा अपेक्षित दक्षता स्तर प्राप्त नहीं किए जा सके और इस कारण ईएलटी योजना तैयार नहीं की जा सकी। पीपीटी ने, एमसीएचपी के वर्तमान प्रशुल्क को 31 मार्च 2005 तक जारी रखने की अनुमति मांगी ताकि वह (पीपीटी) सुविधाओं का सिन्क्रोनाइजेशन पूरा कर पाए और एमसीएचपी पर अपेक्षित दक्षता स्तर प्राप्त कर ले।

3.1. पीपीटी को परामर्श दिया गया था कि वह 31 मार्च 2005 तक वर्तमान दरों को जारी रखने के औचित्य के साथ एक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

3.2. पीपीटी ने पीपीटी में एमसीएचपी के प्रचालन के लिए 31 मार्च 2005 तक वर्तमान दरें जारी रखने के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया। पीपीटी में एमसीएचपी के माध्यम से कोयला प्रहस्तन हेतु वर्तमान बंदरगाड़ा दरें निम्नानुसार हैं:

क्र.सं.	मद	दर प्रति मी.टन
1.	कोयला प्रहस्तन प्रणाली के जरिए कोयला वेगन खाली करना	रु. 80/-
2.	कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला पोत में लादना	
	(क) 75 लाख टन तक	रु. 120/-
	(ख) 75 लाख टन से 10 लाख टन तक	रु. 110/-
	(ग) 10 लाख टन से अधिक	रु. 100/-

4.1. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार पीपीटी का प्रस्ताव सम्बन्धित पत्तन उपयोगकर्ताओं/पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था।

4.2. संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिपूरक सूचनाओं के रूप में पीपीटी को भेज दिया गया था। प्रति उत्तर में पीपीटी ने अपनी प्रेक्षाएं प्रस्तुत कीं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच पड़ताल पर, हमारे पत्र दिनांक 18 अक्टूबर 2004 द्वारा अतिरिक्त सूचनाएँ/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए पीपीटी से अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने, एक अनुस्मारक के बाद दिनांक 13 दिसम्बर 2004 के अपने पत्र द्वारा विवरण प्रस्तुत किया। हमारे द्वारा उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्दे और पीपीटी के प्रत्युत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	पीपीटी के उत्तर
1.	वर्ष 2001 में, एमसीएचपी पर कोयले प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु पीपीटी के आरम्भिक प्रस्ताव के समय प्रस्तावित दरें प्रेक्षणों और वर्ष 2001-02, 2002-03 और 2003-04 के लिए इसके द्वारा लगाए गए अनुमानों के आधार पर थीं। पीपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2001-02, 2002-03 और 2003-04 के लिए तैयार किए गए प्रेक्षणों और वास्तविक यातायात, आय और व्यय के बीच भिन्नता एक विश्लेषण, इस प्रकार की भिन्नता के लिए कारण व्यवस्थित रूप से दिखाते हुए प्रस्तुत करे।	यातायात की अनुमानित और वास्तविक मात्रा के बीच भिन्नता का कारण टीएनईबी संयंत्रों तक ले जाने के लिए पर्याप्त मात्रा में कोयला न मिल पाना है। जहाँ टीएनईबी तालघेर कोयला खदानों से, जहाँ तक हो सके, ऐसा कोयला स्वीकार करने के लिए उत्सुक है, वहीं उन्हें लिकेज कमेटी से अपेक्षित लिकेज कमेटी से अपेक्षित लिकेज नहीं मिल पा रहा है। लगातार हर माह अनुमोदित मात्रा की तुलना में, मात्रा में कमी आ रही है। पीपीटी ने वर्ष 2001-02, 2002-03 और 2003-04 के लिए यातायात, आय और व्यय पर आरम्भिक प्रस्ताव के समय तैयार की गई प्रेक्षाओं और वास्तविक के बीच भिन्नता का एक विश्लेषण प्रस्तुत कर दिया है।

(ii)	<p>पीपीटी ने एमसीएचपी में प्रहस्तिर किए जाने वाले कार्गो की मात्रा में केवल बहुत कम वृद्धि दिखाई है। इसलिए लागत में वृद्धि भी मूल्यों में गिरावट की सीमा तक ही अपेक्षित है और उस पर मात्राओं का प्रभाव नहीं पड़ेगा। इस तरह के परिप्रेक्ष्य में, व्यय में वृद्धि डब्ल्यूपीआई आधारित गिरावट की सीमा तक ही होनी चाहिए। इस सन्दर्भ में, व्यय के निम्नलिखित अनुमान कार्गो यातायात की प्रक्षेपित मात्रा के समानुपातिक नहीं दिखाई पड़ते:</p> <p>(क) भंडारण (संयंत्र के प्रचालन) पर अनुमानित व्यय के संदर्भ से वर्ष 2002-2003 के वास्तविक व्यय से वर्ष 2003-2004 के लिए अनुमानित व्यय में 136% की वृद्धि और वर्ष 2003-04 के लिए अनुमानित राशि पर वर्ष 2004-05 के लिए लगभग 61% की वृद्धि दर्शाई गई है।</p> <p>(ख) मैकेनिकल कोल डेन्डलिंग प्लांट सुविधा नई-नई सृजित सुविधा है। ऐसा होते हुए, भण्डारण (आर एंड एम) पर व्यय का अनुमान और विविध व्ययों के अन्तर्गत सम्मिलित आर एंड एम व्यय वास्तविक दिखाई नहीं पड़ते। पीपीटी विविध व्ययों के अन्तर्गत सम्मिलित आर एंड एम व्ययों के (मदवार) विवरण के साथ अनुमानों का औचित्य सिद्ध करे।</p> <p>(ग) एमसीएचपी के प्रचालन के लिए विद्युत शक्ति की अनुमानित लागत वर्ष 2003-04 और वर्ष 2004-05 के लिए क्रमशः 400 लाख रुपये और 600 लाख रुपये है जबकि वर्ष 2002-03 का वास्तविक व्यय केवल 298.31 लाख रुपये था। पीपीटी एमसीएचपी की विद्युत शक्ति आवश्यकता (निर्धारित और परिवर्तनीय) भौतिक यूनिटों में, विद्युत लागत प्रति यूनिट और विद्युत शक्ति लागत की मद में अनुमानित व्यय तक पहुँचने की गणना प्रस्तुत करे।</p>	<p>वर्ष 2002-2003 तक भंडार की खपत कम है क्योंकि संयंत्र के अधिकतर कलपुर्जे वारंटी के अधीन थे और आरम्भिक अतिरिक्त पुर्जे भंडार में उपलब्ध थे। इसलिए भंडार की खपत वर्ष 2003-04 में बढ़ा दी गई है। वर्ष 2004-05 और उसके बाद भण्डारण की खपत और बढ़ेगी क्योंकि संयंत्र में टूट-फूट और उसका अनुरक्षण बढ़ेगा। वर्ष 2003-04 में भण्डारण खपत में वास्तविक वृद्धि, वर्ष 2002-03 की तुलना में लगभग 67% ही है। तथापि वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 में कोई वृद्धि नहीं हुई।</p> <p>पत्तन न्यास एमसीएचपी, के प्रचालन हेतु मान्य शक्ति की आपूर्ति के लिए एल एंड टी की सेवाएँ प्राप्त करता है। एल एंड टी को किया गया भुगतान, विविध व्यय (आर एंड एम) शीर्ष के अन्तर्गत सम्मिलित किया गया है।</p> <p>विद्युत की खपत वास्तविक आधार पर ली गई है।</p>
(iii)	लागत विवरणी में "सामान्य प्रशासन" के अन्तर्गत विचारित व्यय की मदों की सूची बनाकर प्रस्तुत की जाए।	पीपीटी में लागत विवरणी में "सामान्य प्रशासन" के अन्तर्गत व्यय की मदों की सूची प्रस्तुत कर दी है जिसमें वर्ष 2001-02, 2002-03, 2003-04 (वास्तविक) और 2004-05 तथा 2005-06 अनुमानित के पूर्ण विवरण दर्शाए गए हैं।
(iv)	पीपीटी ने प्रहस्तिर प्रति टन लागत के आधार पर पत्तन और गोदी प्रमारों पर व्यय का अनुमान तैयार किया है। पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए तदनुसंग प्रमार, जीआरटी के आधार पर लगाए गए हैं। पत्तन और गोदी प्रमारों के अन्तर्गत व्ययों का अनुमान जीआरटी के आधार पर ज्यादा उचित ढंग से तैयार किया जाना चाहिए। पत्तन से अनुरोध किया जाता है कि वह पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए लागत-अनुमान अपेक्षित पोत यातायात के जीआरटी के आधार पर संशोधित करे।	पीपीटी ने प्रति टन आधार पर के स्थान पर जीआरटी आधार पर पत्तन और गोदी प्रमारों की आय और व्यय को संशोधित कर लिया गया है और पत्तन तथा गोदी प्रमारों के बंटवारे के विवरण प्रस्तुत कर दिए गए हैं।

(v)	इस बात की पुष्टि की जाए कि (विद्युत शक्ति और आर एंड एम व्यय से इतर) सामान्य व्यय और व्ययों की मदें जिन्हें विविध व्ययों के अन्तर्गत सूचीबद्ध किया गया है, उन्हें एमसीएचपी सुविधा के प्रबंधन और सामान्य उपर व्ययों के आबंटन में पुनः नहीं शामिल किया जाएगा ।	पीपीटी ने पुष्टि की है कि उसने सामान्य व्ययों और विविध व्ययों के अन्तर्गत सूचीबद्ध व्यय-मदों को प्रबंधन और एमसीएचपी सुविधा के सामान्य उपर व्ययों के आबंटन में शामिल नहीं किया गया है ।
(vi)	यह प्राधिकरण महापत्तन न्यासी के मामले में वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए 17.5% अधिकतम अनुमेय रोस (ROCE) की अनुमति देता आ रहा है । इस संदर्भ में, पीपीटी से निम्नलिखित का स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया जाता है: (क) पीपीटी ने ऋणों पर ब्याज को, एक बार निम्बल अधिशेष की गणना करते समय व्यय के रूप में और पुनः निवेशित पूंजी पर आय के रूप में शामिल किया गया है । जैसाकि नवम्बर 2001 के हमारे पिछले आदेश में बताया गया था, ऋणों पर ब्याज को दो बार गिने जाने का निराकरण किए जाने की आवश्यकता है ।	पीपीटी ने ऋणों पर ब्याज को निवेशित पूंजी पर आय के भाग के रूप में ही शामिल किया है ।
	(ख) पीपीटी ऋण की सही-सही मात्रा, ऋणों की अवधि, ब्याज की दरें इत्यादि के विवरण प्रस्तुत करे और वर्ष 2003-04 से वर्ष 2005-06 तक की लागत विवरणी में प्रदर्शित ब्याज लागत की गणना भी प्रस्तुत करे । (ग) अधिकतम अनुमेय रोस एमसीएचपी के क्षमता उपयोग अवयव पर निर्भर करेगा । इस संदर्भ में, पीपीटी से निम्नलिखित पर दिखानी करे के लिए कहा जाता है: पीपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसने 200 लाख टन की क्षमता निर्माण करने के लिए सुविधाओं में निवेश किया है । विभिन्न बाधाओं-रुकावटों का संदर्भ देते हुए पीपीटी ने अनुरोध किया है कि पहले दो वर्षों (2001-02 और 2002-03) के लिए संयंत्र की केवल 120 लाख टन क्षमता पर ही विचार किया जाए । आरम्भिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस स्थिति को स्वीकार किया गया था । तीन वर्षों के बाद भी, क्षमता तक न पहुँच पाने के लिए उन्हीं कारणों-आधारों को आगे कर दिया गया है । उपयोगकर्ताओं को उस बेकार पड़ी क्षमता की सम्बद्ध लागत से लगातार लादते जाना, जिसके लिए वे उत्तरदायी नहीं हैं, उचित नहीं होगा । वे कारण बताए जाए जिनकी वजह से, वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण कवायद में एमसीएचपी की क्षमता 20 लाख टन प्रति वर्ष न आती जाए ।	पीपीटी ने एमसीएचपी के सृजन के वित्त पोषण के लिए भारत सरकार से प्राप्त किए गए ऋण की मात्रा भारत सरकार के पूंजी निवेश का ऋण 14% प्रति वर्ष की दर से 10 वर्षों के लिए है और एशिया विकास बैंक से प्राप्त ऋण की मात्रा प्रस्तुत कर दी है । (1) एमसीएचपी अपनी पूरी क्षमता तक, सिंगनलिंग और इंटर लॉकिंग कार्य पूरा हो जाएगा और तल से खुलने वाले वैगन रैकों को खींचने वाले रेल इंजनों में लगे क्रीप कन्ट्रोल मैकेनिज्म के जरिए खाली होने लगेंगे । (2) काम की गति बढ़ाने और कम्पैटिबल सिंगनलिंग और इंटर लॉकिंग प्रणाली की स्थापना सुनिश्चित करने हेतु पत्तन और रेलवे संयुक्त रूप से, ईस्ट कोस्ट रेलवे के जरिए जमा राशि आधार पर कार्य को कार्यान्वित करने के लिए सहमत हो गए थे । तदनुसार, 5 करोड़ रुपये की अग्रिम राशि पत्तन द्वारा सित, 2002 में रेलवे अधिकारियों को उपलब्ध कराई गई थी । उसके बाद से रेलवे द्वारा काम आरम्भ कर दिया गया है और इस काम को पूरा होने में और पत्तन में सुविधाएँ स्थापित होने में कम से कम 2 वर्ष का समय तो लगेगा ही । क्रीप कन्ट्रोल मैकेनिज्म के मुद्दे पर रेलवे प्राधिकारियों ने पत्तन से आग्रह किया है कि वह तटीय आधारित कम्पैशनों के माध्यम से वायु-दबाव का वैकल्पिक प्रणाली की वैकल्पिक व्यवस्था का उपयोग जारी रखें और यह प्रणाली सितम्बर 2001 से काम करती आ रही है । रेलवे ने तट आधारित कम्पैशनों का क्रीप कन्ट्रोल व्यवस्था से बदलने के लिए कोई सुनिश्चित समय-सारणी (कार्यक्रम) नहीं दी है । (3) राइट्स रिपोर्ट और अन्तर्गतालयीन समूह ने वैगनों के तीव्रतर गति से बाहर निकलने के लिए क्रीप कन्ट्रोल मैकेनिज्म के जरिए वैगनों से कोयला उतारने के लिए दृढ़ शब्दों में सिफारिश की गई थी और तदनुसार संयंत्र के तकनीकी विनिर्देश तैयार किए गए थे । (4) चूंकि क्रीप कन्ट्रोल मैकेनिज्म सिंगनलिंग इंटर लॉकिंग प्रणाली जैसी दोनों व्यवस्थाएँ पत्तन पर अभी तक कार्यरत नहीं हो पाई हैं । अतः संयंत्र को अपनी पूरी क्षमता में कार्यरत नहीं कहा जा सकता । (5) पत्तन को आशा है कि अगले वर्ष के समय तक, पत्तन में, सिंगनलिंग और इंटरलॉकिंग प्रणाली संस्थापित हो जाएगी और यदि क्रीप कन्ट्रोल मैकेनिज्म कार्यरत नहीं भी होता है, तब भी पत्तन, क्षमता को शायद 20 मी.ट. प्रति वर्ष तक बढ़ा ले जाए ।

(vi)	पीपीटी ने बिजली गुल हो जाने जैसे कुछ कारण बताए हैं जिनसे एमसीएचपी प्रचालन में रुकावट आती है। पीपीटी एमसीएचपी बर्थ में पोटों पर उस अवधि के लिए जिस अवधि में गुल हो जाने, संयंत्र में खराबी आ जाने के कारण एमसीएचपी में प्रचालन ठप्प पड़ गया हो, कोई बर्थ-किराया न लगाने के बारे में एक सशर्तता शामिल करने के बारे में विचार करे।	पीपीटी संयुक्त सुनवाई में इस विषय पर चर्चा करने के बारे में तैयार है ताकि संयंत्र में खराबी या बिजली गुल हो जाने की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया न लगाने की सशर्तता स्वीकार की जा सके।
(vii)	पीपीटी ने 30,000 टन प्रति दिन की प्रति दिन औसत लदाई दर प्रस्तावित की है। पत्तन ने वित्तीय वर्ष 2003-04 के कुछ महीनों में 40,000 मी.ट. प्रति दिन की लदाई दर से भी ज्यादा लदाई की है। यदि 40,000 टन प्रति दिन की लदान दर को बनाए नहीं रखा जा सकता है तो पीपीटी भविष्य में अपेक्षित दक्षता सुधार को ध्यान में रखते हुए, पिछले वास्तविकों के आधार पर, बनाए रखने लायक प्रति दिन की लदाई दर बताए।	30,000 टन प्रति दिन की औसत लदाई दर वर्ष 2003-04 में एमसीएचपी की परफॉर्मस के आधार पर प्रस्तावित की गई थी। इस अवधि में एमसीएचपी के जरिए कोयले की अधिकतम मात्रा प्रहस्तित की गई थी। पत्तन के अनुसार बनाए रखने लायक लदाई दर 30,000 या इससे कम टन प्रति दिन होगी क्योंकि अधिकतर समय पत्तन में ग्राउंड स्टॉक या तो शून्य होता है या अत्यधिक कम होता है जिसके कारण लदाई की उच्चतर दर प्राप्त नहीं की जा सकती।
(viii)	पोत संबंधी प्रमारों और कार्गो संबंधी प्रमारों दोनों के विषय में पीपीटी के दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार 10 अप्रैल 2000 के माध्यम से संशोधन किया गया था। पीपीटी से अपेक्षा थी कि वह प्रचालनीय क्षेत्रों में सम्पत्तियों के लिए किरायों सहित सम्पदा-किरायो उपस्कर किराया प्रमारों और पीपीएल के कब्जे वाले बर्थों के प्रमारों के विषय में अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत करे। पीपीटी से अभी तक ऐसा व्यापक प्रस्ताव नहीं प्राप्त हुआ है हालांकि ऐसा प्रस्ताव तैयार शीघ्र करने के लिए नवम्बर 2001 की कार्यवाही में एक आश्वासन दिया गया था। पीपीटी से अनुरोध है कि वह इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने के लिए इस प्रकार के व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव की तैयारी की स्थिति के बारे में बताएं।	पत्तन अपने दरमान के संशोधन के बारे में, विशेषकर, सम्पदा किरायों, उपस्कर किराया प्रमारों तथा पीपीएल के कब्जे वाले बर्थ के भाड़ा प्रमारों के लिए ऐसा प्रस्ताव नहीं बना सका है इस विषय में, यह सूचित हो कि पीपीएल उसके कब्जे वाले बर्थों के भाड़ा प्रमारों में संशोधन के लिए सहमत नहीं है। पीपीएल के साथ दिनांक 3.8.1985 के करार के अनुसार उसमें तब तक कोई संशोधन नहीं किया जा सकता जब तक दोनों परस्पर सहमत न हो जाएं। इस प्रकार पीपीएल प्रमारों में संशोधन हेतु कोई प्रगति नहीं की जा सकी।

6. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 7 दिसम्बर 2004 को भुवनेश्वर स्थित पीपीटी कार्यालय में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में पीपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, टीएनईबी ने पीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत प्रमाणिकता पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की।

8. संशोधित लागत विवरणी की जाँच पड़ताल करने पर पीपीटी से अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। हमारे प्रश्न और पीपीटी के उत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	पीपीटी के उत्तर
(i)	वर्ष 2003-04 (वास्तविक) 2004-05 और वर्ष 2005-06 (अनुमान) में भूखंड किराए से आय की गणना प्रस्तुत की जाए।	एमसीएचपी के भूखंड किराए से होने वाली आय, संदर्भित वर्षों में, अनुमानतः 1.20 करोड़ रुपये प्रति वर्ष है। यह गणना रु. 900/- प्रति 100 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर से की गई है। कुल उपलब्ध क्षेत्रफल 1,03,800 वर्ग मीटर है। (पीपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर भूखंड का किराया 1.12 करोड़ रुपये प्रति वर्ष आता है।)
(ii)	वर्ष 2003-04 (वास्तविक) के वेतन और दिहाड़ियों की लागत, वर्ष 2002-03 के लिए वेतन और दिहाड़ियों संबंधी लागत का 618% (लगभग) आता है। इस संबंध में पीपीटी ने बताया है कि वेतन और दिहाड़ी लागत में मैकेनिकल कोल हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) के दैनंदिन प्रचालन के लिए लगने वाले श्रमिक समूहों की सेवाएँ लेने पर होने वाला व्यय भी शामिल है। वर्ष 2004-05 के लिए अनुमानित कार्गो की मात्रा / यातायात वर्ष 2003-04 की तुलना में वही है जबकि वर्ष 2005-06	एमसीएचपी का उपयोग सितम्बर 2001 से ही आरम्भ हुआ था। आरम्भिक वर्षों में कन्वेयर बेल्ट लाइनों की सफाई की आवश्यकता, संयंत्र के बहुत कम उपयोग होने और उसके नया होने के कारण नियमित नहीं मठसूस की गई। जब कभी सफाई की आवश्यकता होती, अन्य प्रचालनीय क्षेत्रों की श्रमिक शक्ति को इस तरफ मोड़ कर इस्तेमाल कर लिया जाता था। इन श्रमिकों की दिहाड़ी एमसीएचपी की मद में कमी नहीं चढ़ाया जाता था क्योंकि यह नियमित किस्म की नहीं होती थी। समय बीतने के साथ-साथ इस संयंत्र की कार्यक्षमता, विश्वसनीयता बढ़ाने और खराबी की संभावना कम करने के लिए इन क्षेत्रों को नियमित रूप से साफ करवाने की

1067 GI/05-2

	की अनुमानित कार्गो मात्रा केवल थोड़ी-सी ही ज्यादा है। किन्तु वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वेतन और दिहाड़ी पर अनुमानित लागत, वर्ष 2003-04 के लिए वेतन और दिहाड़ी की वास्तविक लागत से क्रमशः 12% और 14% अधिक हैं। पीपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2004-05 और 2005-06 में वेतन और दिहाड़ी की लागत में अनुमानित वृद्धि का औचित्य सिद्ध करे।	आवश्यकता महसूस की गई। तदनुसार, एमसीएचपी के लिए नियमित आधार श्रमिक समूह रखे जाने लगे। इस प्रकार एमसीएचपी सेवाओं की लागत विवरणी तैयार करते समय इस शीर्ष के अन्तर्गत हुआ व्यय भी लेखा में लिया जाने लगा।												
(क)	"विधिव्यय" के अंतर्गत विधिव्यय (आर एंड एम) में पीपीटी के बयान के अनुसार, एमसीएचपी के प्रचालन के लिए एल एंड टी से श्रमिक शक्ति माड़े पर लेना भी शामिल है। पत्तन ने वर्ष 2004-05 और वर्ष 2005-06 के लिए विधिव्यय (आर एंड एम) का अनुमानित आकलन वर्ष 2003-04 के विधिव्यय (आर एंड एम) का क्रमशः 140% और 188% किया है। यह पाया गया है कि वर्ष 2003-04 के वास्तविक में एल एंड टी से श्रमिक शक्ति किराए पर लेने की लागत भी शामिल है और इस प्रकार वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए यह कोई नया विकास नहीं है। वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 कार्गो-यातायात की मात्रा लगभग स्थिर रहते हुए वर्ष 2004-05 और 2005-06 के विधिव्यय (आर एंड एम) में अत्यधिक वृद्धि के कारण बताए जाएं।	<p>वर्ष 2003-04 के विधिव्यय (मरम्मत और अनुरक्षण) 6.44 करोड़ रुपये थे। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए प्रक्षेपित व्यय, जो पहले ही टीएएमपी को प्रस्तुत कर दिए गए हैं, क्रमशः 9 करोड़ और 12 करोड़ रुपये हैं। इस विषय में यह स्पष्ट किया जाता है कि सीएचपी एल एंड टी द्वारा तैनात श्रमिक शक्ति द्वारा प्रचालित और अनुरक्षित किया जा रहा है क्योंकि संयंत्र सितम्बर 2001 में परिणालित किया गया था। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए प्रक्षेपण (व्यय अनुमान) पत्तन द्वारा लिए गए उस निर्णय के आधार पर हैं जिसके अंतर्गत संयंत्र के नाजुक और पेचीदा उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण का कार्य वार्षिक अनुक्षण अनुबंध के आधार पर ओरिजिनल इक्विपमेंट मैनुअल के अनुसार को सौंपा जाना है। तदनुसार, विभिन्न मूल निर्माताओं से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। तथापि उपरोक्त का फैसला वर्ष 2004-05 में नहीं होने वाला है। इसलिए वर्ष 2004-05 का प्रक्षेपित आर एंड एम पहले ही व्यय की जा चुकी वास्तविक राशियों और मार्च 2005 तक एल एंड टी द्वारा हाथ में लिए गए आर एंड एम पर व्यय किए जाने वाले खर्चों के अनुसार संशोधित किए जाएंगे। तथापि वर्ष 2005-06 के लिए पत्तन, स्टेकर-कम-रिक्लेमर (6.5 करोड़ रुपये), पीएलसी (3 करोड़ रुपये), विद्युत उपकेंद्र (0.57 करोड़ रुपये) शिप-लेडर (4.51 करोड़ रुपये) और कन्वेयरर्स के लिए प्राप्त प्रस्तावों पर अंतिम निर्णय लेगा जिसका कुल व्यय, प्रक्षेपित व्यय 12 करोड़ रुपये से कहीं ज्यादा होगा। संशोधित आर एंड एम से निम्नानुसार होगा:</p> <table><tr><td>वर्ष</td><td>संशोधन पूर्व</td><td>संशोधित</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>9.00 करोड़ रुपये</td><td>7.68 करोड़ रुपये</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>12.00 करोड़ रुपये</td><td>15.00 करोड़ रुपये</td></tr></table>	वर्ष	संशोधन पूर्व	संशोधित	2004-05	9.00 करोड़ रुपये	7.68 करोड़ रुपये	2005-06	12.00 करोड़ रुपये	15.00 करोड़ रुपये			
वर्ष	संशोधन पूर्व	संशोधित												
2004-05	9.00 करोड़ रुपये	7.68 करोड़ रुपये												
2005-06	12.00 करोड़ रुपये	15.00 करोड़ रुपये												
	(ख) वर्ष 2003-04 में हुए वास्तविक व्यय के प्रकाश में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए आतिथ्य व्यय के अनुमान का औचित्य बताया जाए।	<p>पत्तन, एमसीएचपी के निर्माण और उसे कार्यरत करने हेतु अनुबंधों से संबंधित अनेक न्याय निर्णयन मामलों को मुग्त रहा है। इस संबंध में किए गए खर्चों को आतिथ्य सत्कार शीर्ष में दर्ज किया गया है जिसमें अन्य खर्चों के साथ दल के सदस्यों से संबंधित होटल के बिल, किराया-माड़ा और भोजनादि व्यय भी शामिल हैं। सामान्यतया ये व्यय "विधिक और व्यावसायिक प्रभारों में शामिल किए जाते रहे हैं। इस प्रकार के व्ययों को लेखा में लेते हुए वर्ष 2004-05 और 2005-06 के आंकड़ों को निम्नानुसार संशोधित किए जाएंगे:</p> <table><tr><td>वर्ष</td><td>आतिथ्य सत्कार</td><td>विधिक</td><td>कुल</td></tr><tr><td>04-05</td><td>0.20</td><td>19.80</td><td>20.00</td></tr><tr><td>05-06</td><td>0.30</td><td>39.70</td><td>40.00</td></tr></table>	वर्ष	आतिथ्य सत्कार	विधिक	कुल	04-05	0.20	19.80	20.00	05-06	0.30	39.70	40.00
वर्ष	आतिथ्य सत्कार	विधिक	कुल											
04-05	0.20	19.80	20.00											
05-06	0.30	39.70	40.00											
	(ग) पीपीटी, एमसीएचपी के प्रचालन के लिए एल एंड टी से श्रमिक-शक्ति की सेवाएं किराए पर लेता है। तथापि पीपीटी ने स्टॉक यार्ड प्रबंधन की मद में वर्ष 2004-05 और वर्ष 2005-06 के लिए क्रमशः 125 लाख रुपये और 130 लाख रुपये का अतिरिक्त अनुमानित व्यय दर्शाया है। ध्यान देने योग्य है कि पीपीटी ने वर्ष 2001-02 से 2003-04 तक स्टॉक प्रबंधन की मद में कोई व्यय नहीं दिखाया है। पीपीटी से अनुरोध है कि वह स्टॉक यार्ड प्रबंधन की मद में अनुमानित व्यय का औचित्य बताए।	<p>एमसीएचपी में स्टॉक यार्ड प्रबंधन एक नया क्षेत्र है, जो पीपीटी के ध्यान में पिछले दो वर्षों से ही आया है। स्टॉक यार्ड प्रबंधन में एकत्रीकरण, छाटाई और पानी छिड़कना, अग्निशमन, कोयले के ढरों को ऐसी जगह अन्तर्गत करना जहाँ से उन्हें फिर उठाया जा सके आदि शामिल है। इसके लिए एमसीएचपी स्टॉक यार्ड की पूरी लम्बाई चौड़ाई में लदाई करने, फैलाने वालों की लगातार आवश्यकता पड़ती है। एमसीएचपी स्टॉक यार्ड की क्षमता किसी भी समय बिन्दु पर 6.5 लाख मीट्रिक टन कार्गो की है। स्टॉक यार्ड का कुशल प्रबंधन आग से कार्गो को होने वाली क्षति से रोकना तथा स्टॉक यार्ड में भंडारण के लिए उपलब्ध स्थान का इष्टतम उपयोग करेगा। पारादीप पत्तन ने टीएनईबी से स्टॉक यार्ड प्रबंधन के लिए अलग से मुग्तान करने का अनुरोध किया था, किन्तु टीएनईबी ने बाद में इससे इंकार कर दिया और इस प्रकार पत्तन ने इन खर्चों को इस शीर्ष के अन्तर्गत लेखा में लेने का निर्णय लिया।</p>												

	<p>(घ) वर्ष 2003-04 के लिए मंडार (प्रचालन) के व्यय के संदर्भ से पीपीटी ने स्पष्टीकरण दिया है कि 2002-03 तक मंडार की खपत कम रही क्योंकि सयंत्र के अधिकतर अवयव वारंटी में थे और उसने वर्ष 2003-04 में मंडार की खपत में वृद्धि का औचित्य सिद्ध करने का प्रयास किया। यह व्याख्या मंडार (आर एंड एम) के अन्तर्गत व्यय के संदर्भ से उचित दिखाई पड़ता है। यह स्पष्ट नहीं है कि सयंत्र के कुछ भाग और मशीनरी की वारंटी समाप्त हो जाने भर से प्रचालन मंडार की खपत में असमानुपातिक परिवर्तन क्यों हो गया। वर्ष 2005-06 के लिए मंडार (प्रचालन) के अनुमानित व्यय 800 लाख रुपये का वर्ष 2004-05 के लिए रु. 310 लाख रुपये के समुचित व्यय के संदर्भ से औचित्य सिद्ध किया जाए।</p>	<p>पीपीटी ने अनुमानित व्यय के लिए लगभग 520 लाख रुपये की विभिन्न वस्तुओं की एक सूची प्रस्तुत कर दी है और तदनुसार 800 लाख रुपये के अपने पिछले अनुमानित व्यय को वर्ष 2005-06 के लिए 530 लाख रुपये तक कम कर दिया है।</p>
	<p>(ड.) वर्ष 2003-04 में हुए वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए (अनुमानित व्यय) क्रमशः 313% और 3091% (लगभग) का औचित्य बताने के लिए मंडार (आर एंड एम) व्यय का मदवार विवरण प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>पीपीटी में अपनी लागत विवरणी में मंडार (प्रचालन) के अंतर्गत 520 लाख रुपये मूल्य के मदवार मंडार की कीमत पर विचार किया है। तथापि इसने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए इसके मंडार (आर एंड एम) के पिछले अनुमान क्रमशः 26.82 लाख रुपये और 207.14 लाख रुपये से 20-20 लाख रुपये प्रति वर्ष कम किया है।</p>
(iv)	<p>विद्युत शक्ति की लागत के संदर्भ में पीपीटी से, हमारे पत्र दिनांक 18 अक्टूबर 2004 के माध्यम से एमसीएचपी के लिए शीतिरक इकाई में विद्युत शक्ति (सुनिश्चित और परिवर्तनीय) की आवश्यकता और विद्युत शक्ति की प्रति यूनिट लागत प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपेक्षित विवरण अभी तक नहीं दिया है। पीपीटी से पुनः अनुरोध है कि वह वर्ष 2003-04, वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए गणनाओं सहित अपेक्षित विवरण प्रस्तुत कर दे।</p>	<p>विद्युत शक्ति पर होने वाला व्यय प्रकृति में हमेशा परिवर्तनीय होता है। विद्युत प्रसारों का कोई भी अवयव स्थिर नहीं होता। विद्युत शक्ति पर होने वाला व्यय वास्तविक खपत के अनुसार ही लिया गया है।</p>
(v)	<p>वर्ष 2003-04 के लिए आर्वाटि रेलवे व्यय की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए उपरोक्त का 115% और 120% रेलवे व्यय का औचित्य बताया जाए।</p>	<p>वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए रेलवे अनुरक्षण पर राशियाँ रेलवे अनुरक्षण के लिए प्रक्षेपित व्यय हैं। पत्तन ने इस विषय में एक विस्तृत रिपोर्ट 11 फरवरी 2004 को प्रस्तुत कर दी थी। पत्तन द्वारा अनुरक्षित रेलवे लाइन की कुल लम्बाई 75 कि.मी. है। एमसीएचपी की रेलवे लाइन लगभग 18 कि.मी. लम्बी है। इस विषय में दिखाई गई राशियाँ एमसीएचपी के अन्तर्गत लाइन की लम्बाई के आधार पर सुनिश्चित किए गए समानुपातिक व्यय हैं। इस प्रकार वर्ष 2004-05 के लिए प्रक्षेपित व्यय का औचित्य सिद्ध है।</p>
(vi)	<p>एमसीएचपी के वित्त के बंटवारे और विविध व्यय के संदर्भ से पीपीटी से अनुरोध है कि वह निम्नलिखित का स्पष्टीकरण दे/ औचित्य बताए:</p> <p>(क) पीपीटी ने बताया है कि वित्त और विविध व्ययों का बंटवारा विभिन्न कार्यालयों में काम कर रहे कर्मचारियों की संख्या के आधार पर होना चाहिए। किन्तु एमसीएचपी के प्रति वर्ष 2001-2002 से 2005-06 तक वित्त और विविध खर्चों का बंटवारा आने-जाने वाले कार्यों की मात्रा के आधार पर किया गया है। इसलिए वित्त और विविध व्ययों के बंटवारे को संशोधित किया जाए।</p>	<p>टीएएमपी के मार्गदर्शियों के अनुसार वित्त और विविध व्ययों का बंटवारा विभिन्न कार्यालयों में कार्यरत कर्मचारियों की संख्या के आधार पर होना चाहिए। तथापि, पीपीटी ने इस शीर्ष के अन्तर्गत व्यय का बंटवारा आने-जाने वाले कार्यों की मात्रा के आधार पर कर दिया था। दिनांक 5.11.2001 के आदेश में टीएएमपी ने यह देखा था कि पीपीटी स्थित एमसीएचपी परियोजना पुराने कार्यों के साथ एक नई परियोजना है और इस परियोजना से तुरंत ही न तो अतिरिक्त कार्यों आने लगेगा और न ही पत्तन के प्रचालनीय खर्च में तुरंत कोई कमी आएगी। उन्होंने यह भी देखा कि इस परियोजना से तुरंत ही न तो अतिरिक्त कार्यों आने लगेगा और न ही पत्तन के प्रचालनीय खर्च में तुरंत कोई कमी आएगी। उन्होंने यह भी देखा कि इस परियोजना से, पत्तन द्वारा आवश्यकता से अधिक श्रमिकों की उपस्थिति की समस्या, जिसका वह पहले से ही सामना कर रहा है, बढ़ जाएगी।</p> <p>आज की तारीख में पत्तन में 1230 कार्यों प्रहस्तन श्रमिक हैं जिन्हें महीने में औसतन 12 दिन काम मिलता है। पत्तन ने भारत सरकार से इस आशय का अनुमोदन प्राप्त कर लिया है जिस के द्वारा ये श्रमिक पत्तन न्यास के नियमित कर्मचारी हो जाएंगे। ये कर्मचारी अपनी सेवा निवृत्ति तक पत्तन के कर्मचारी रहेंगे। इसलिए पत्तन के लिए यही उचित होगा कि वह प्रक्षेपित वित्त और विविध व्यय का बंटवारा कर्मचारियों की शक्ति के आधार पर</p>

		<p>कर। इस प्रयोजन के लिए 1230 कर्मचारियों की वर्तमान शक्ति को ही एमसीएचपी के लिए नियुक्त कर्मचारी माना जाए क्योंकि वे ही इससे पहले यह कार्गो प्रहस्ति कर रहे थे। इसके अतिरिक्त पत्तन न्यास द्वारा एमसीएचपी के प्रचालन और अनुरक्षण 68 कर्मचारी प्रत्यक्ष लगाए गए हैं। इस प्रकार, वित्त और विविध व्यय के बंटवारे के लिए कुल श्रमिक बल 1298 होता है। तदनुसार, वित्त एवं विविध व्यय को निम्नानुसार पुनः निर्धारित किया गया है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>पूर्व संशोधित</th><th>संशोधित</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04-05</td><td>5.69</td><td>7.60</td></tr> <tr> <td>05-06</td><td>6.50</td><td>8.66</td></tr> </tbody> </table> <p>अनुरोध है कि वित्त और विविध व्यय के बंटवारे के लिए उपरोक्त आधार को आने जाने वाले कार्गो के आधार के स्थान पर स्वीकार कर लें।</p>	वर्ष	पूर्व संशोधित	संशोधित	04-05	5.69	7.60	05-06	6.50	8.66
वर्ष	पूर्व संशोधित	संशोधित									
04-05	5.69	7.60									
05-06	6.50	8.66									
	(ख) पीपीटी ने वर्ष 2003-04 में वास्तविक वित्त और विविध व्यय की अपेक्षा समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2004-05 और 2005-06 हेतु कुल वित्त एवं विविध व्यय क्रमशः 28% और 46% अनुमानित किया है। इसका औचित्य बताया जाए।	पीपीटी ने समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2004-05 और 2005-06 हेतु अनुमानों का कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है।									
(vii)	पीपीटी से अनुरोध है कि वह एमसीएचपी के प्रति प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरि व्यय के संदर्भ से निम्नलिखित को स्पष्ट करे: (क) पीपीटी ने प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, पीपीटी में आने जाने वाले कार्गो की कुल मात्रा की तुलना में एमसीएचपी पर प्रहस्ति कर कार्गो के आधार पर आयटित किया है। प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए समी महापत्तन न्यासों को परिपत्रित किये विभिन्न सेवाओं को गये प्रोफार्मा में प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय के आबटन का आधार बताया गया है। एमसीएचपी को प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय के आबटन में तदनुसार संशोधन किया जाए।	<p>सामान्य प्रक्रिया के अनुसार प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय विभिन्न कार्यालयों में कार्यरत कर्मचारियों के आधार पर आबटित किया जाना चाहिए था। तात्कालिक मामले में, पत्तन जहाँ एक ओर 1230 कार्गो प्रहस्तिन श्रमिकों की वर्तमान जन शक्ति का बोझ वहन कर रहा है वहीं, दूसरी ओर एमसीएचपी के कार्यरत हो जाने के बाद कार्गो की कोई अतिरिक्त मात्रा पैदा नहीं हो रही है। इसलिए इस शीर्ष के अन्तर्गत व्यय को ऊपर (vi) में प्रदत्त औचित्य के आधार पर आबटित करना ही उचित होगा। तदनुसार इस शीर्ष के अन्तर्गत संशोधित व्यय निम्नानुसार परिगणित होगा :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>पूर्व संशोधित</th><th>संशोधित</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04-05</td><td>17.73</td><td>23.68</td></tr> <tr> <td>05-06</td><td>18.72</td><td>24.93</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	पूर्व संशोधित	संशोधित	04-05	17.73	23.68	05-06	18.72	24.93
वर्ष	पूर्व संशोधित	संशोधित									
04-05	17.73	23.68									
05-06	18.72	24.93									
	(ख) प्रब. और सामा. प्रशा. उपरि व्यय में जोड़ा गया घरेलू विद्युत लागत के भाग का एमसीएचपी में लगाई गई जनशक्ति के संदर्भ से औचित्य बताया जाए।	यह तो सुनिश्चित है कि कुल विद्युत शक्ति का लगभग 25% घरेलू प्रयोजनों से खर्च होता है। इस लागत को प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरि व्यय में शामिल है।									

9. 9 फरवरी 2005 को अध्यक्ष (टीएएमपी) के साथ हुए पीपीटी के वरिष्ठ अधिकारियों के विचार-विमर्श के बाद पीपीटी ने दिनांक 23 फरवरी 2005 के अपने पत्र के माध्यम से संशोधित लागत विवरणी और अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण, जो संक्षेप में नीचे दिए हैं, प्रस्तुत कर दिए हैं:

- (i) वर्ष 2004-05 और 2005-06 में यातायात के उल्लेखनीय रूप से परिवर्तित होने की संभावना लगभग नहीं है और जैसाकि लागत विवरणी में प्रक्षेपित है वर्ष 2004-05 में कार्गो की मात्रा 80 लाख टन रहेगा।
- (ii) (क) वर्ष 2003-04 और 2004-05 में एमसीएचपी की क्षमता उपयोगिता: 120 लाख टन की लगभग 66.67% थी। संयंत्र की वर्तमान संस्थापित क्षमता 120 लाख टन है और आशा है कि टीएनईबी कम से कम 100 लाख टन कार्गो प्रति वर्ष का सहयोग तो अवश्य करेगा।
- (ख) टीएनईबी को प्रति वर्ष लगभग 130 लाख टन कार्गो की आवश्यकता है। लगभग 30 लाख टन हाव्डिया डॉक के जरिए ईस्टर्न कोल फील्ड्स से लाया जाता है। 100 लाख टन की शेष मात्रा पीपीटी से इन्नोर और टूटीकोरिन के पत्तन पर लाई जानी चाहिए क्योंकि लवाई और उतराई, दोनों पत्तनों पर एमसीएचपी और इतर सुविधाएं विशिष्ट रूप से सृजित की गई हैं। नई दिल्ली में कोयला मंत्रालय के तत्वाधान में आयोजित थर्मल कोल लिंकेज मीटिंग में रेल-सह-समुद्र मार्ग से कोल-लिंकेज का निर्णय लिया गया था। पत्तन अधिकारियों के साथ-साथ टीएनईबी की ओर से अनुनय-विनय करने और आग्रह करने के बावजूद इन्दिया और पीपीटी के बीच टीएनईबी से रेल-सह-समुद्री सम्पर्क पक्का नहीं है। टीएनईबी और पीपीटी द्वारा अमर्लियों किए जाने के बावजूद, रेल मार्ग तक ले जाने के लिए लगभग 20 लाख टन कार्गो आईबी घाटी से विशाखापत्तनम् ले जाया जाता है। इससे विशेष प्रयोजन के लिए सृजित संयंत्र की क्षमता का अपेक्षा से कम उपयोग करने को सहयोग मिल रहा है। यद्यपि इन्टरलिंगिंग / सिगनलिंग संस्थापित होने तक संयंत्र 120 लाख टन कार्गो प्रहस्ति

करने के लिए सुसज्ज है, बताए गए कारणों से पर्याप्त टीएनईवी कार्गो नहीं आ रहा है। दरों पर निर्णय लेते समय इस बात को भी ध्यान में रखा जाए।

- (iii) तटीय पोतों / कार्गो को 40% रियायत प्रदान करने वाले टीएमपी के हाल के ही आदेश के अनुसार वर्ष 2004-05 हेतु पत्तन और गोदी प्रभारों के अन्तर्गत आय में कमी करते हुए उसे संशोधित कर दिया है और वर्ष 2004-05 (2 माह) तथा (2005-06) के राजस्व में प्रतिबिम्बित कर दिया है।
- (iv) वर्ष 2003-04 में वेतन और दिहाड़ी की मद में वास्तविक व्यय 4.47 करोड़ रुपये था और उसके आधार पर इस मद में वर्ष 2004-05 के लिए व्यय 5.36 करोड़ रुपये आंका गया है। 5.36 करोड़ रुपये के अनुमानित व्यय में से 4.43 करोड़ रुपये 31 जनवरी 2005 तक पहले ही खर्च किए जा चुके हैं। इस शीर्ष के अन्तर्गत वर्ष 2003-04 में हुए वास्तविक खर्च की तुलना में वर्ष 2004-05 के खर्च में 20% की वृद्धि पाई गई है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है (दिनांक 7 फरवरी 2005 का पत्र) एमसीएचपी की साफ-सफाई करवाने, इसकी दक्षता, विश्वसनीयता बढ़ाने और इसकी खराबियों में कमी लाने के लिए श्रमिकों के दल नियमित आधार पर काम पर लगाए जाते हैं। इस प्रकार, इस शीर्ष में व्यय को लेखा में शामिल किया गया है। तथापि, वर्ष 2005-2006 के लिए प्रक्षेपित व्यय को वर्ष 2004-05 के व्यय की तुलना में 6% अधिक रखा गया है।
- (v) (क) विधिक और व्यावसायिक प्रभार, "भंडार और अन्य व्ययों" के अधीन इतर व्ययों में सम्मिलित किए गए हैं। वर्ष 2004-05 के लिए विधिक और व्यावसायिक प्रभारों की मद में 35 लाख रुपये व्यय होने का अनुमान है जो वर्ष 2003-04 के वास्तविक व्यय से लगभग 68% अधिक है। कथित उछाल का मुख्य कारण विभिन्न अनुबंधों के विरुद्ध अदालतों में चल रहे मुकदमों को माना जा सकता है।
(ख) "भंडार और अन्य व्यय" के अन्तर्गत कुल व्यय, इस तथ्य के कारण कि पीपीटी विभिन्न उपस्करों के लिए वार्षिक अनुरक्षण अनुबंधों का बस अन्तिम रूप देने ही वाला है।
- (vi) "वित्त और विधिक व्यय" के संदर्भ से, वर्ष 2003-04 में 4.92 करोड़ रुपये के वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2004-05 के लिए 7.30 करोड़ रुपये की राशि का अनुमान लगाया गया है। इस व्यय अनुमान का निर्धारण यह मानते हुए किया गया है कि 1230 कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की वर्तमान शक्ति एमसीएचपी का मांग है क्योंकि ये श्रमिक इससे पहले कार्गो की समग्र मात्रा का प्रहस्तन कर रहे थे।
- (vii) एमसीएचपी को प्रबन्धन और सामान्य प्रशासन व्यय का आबंटन वर्ष 2003-04 में रु. 17.02 करोड़ रुपयों की तुलना में वर्ष 2004-05 में 22.77 करोड़ रुपये हो गया। यह आबंटन 1230 कार्गो प्रहस्तन को एमसीएचपी के अधीन नियुक्त श्रमिक मानता है।
- (viii) निम्नलिखित तथ्य वर्ष 2005-06 और बाद के वर्षों में पत्तन के व्यय पर बुरा प्रभाव डालेंगे:
(क) पत्तन अपने पहुँच मार्ग (अप्रोच चैनल), प्रवेश मार्ग (एन्ट्रेंस चैनल) और घुमाव वृत्त (टर्निंग सर्किल) को गहरा करने की योजना बना रहा है ताकि वह इन्नोर पत्तन के जहाज -डुबाव से बराबरी करने हेतु एमसीएचपी बर्थ्स में पोतों को उनकी पूरी क्षमता तक भरने की स्थिति में हो सके। एमसीएचपी में बर्थों के निकट उपलब्ध जहाज-डुबाव 14 मीटर है। तथापि, पोतों में 13 मीटर तक ही (67,000 टन) लदाई की जाती है। इन्नोर पत्तन में उपलब्ध जहाज-डुबाव 14 मीटर (75,000 टन) है। पहुँच मार्ग / प्रवेश मार्ग और घुमाव-वृत्त में पर्याप्त जहाज-डुबाव के अभाव में, इनको अधिक गहरा करने का प्रस्ताव पत्तन द्वारा प्रस्तुत कर दिया गया है, ताकि पीपीटी और इन्नोर पत्तन में उपलब्ध जहाज-डुबावों का मिलान किया जा सके। इससे न तो कार्गो यातायात की मात्रा (आयतन) बढ़ेगी और न ही पत्तन का राजस्व ही बढ़ेगा। इसके विपरीत "पत्तन और गोदी प्रभार" शीर्ष के अन्तर्गत हमारी कमाई घटने की संभावना हो सकती है क्योंकि पार्सल का आकार बढ़ जाने से पत्तन में आने वाले पोतों की संख्या घट जाएगी। इस मद में प्रक्षेपित लागत 147 करोड़ रुपये है।
(ख) एमसीएचपी के चारों ओर हरे-भरे पेड़ पौधों का घना आवरण होने के बावजूद पत्तन को राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा सुझाए गए सख्त प्रदूषण नियंत्रण उपाय करने होंगे। एमसीएचपी में धूल पर नियंत्रण रखने के उपायार्थक उपाय सुझाने के लिए सीएसआईआर, विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय, भारत सरकार, भुवनेश्वर के अधीन क्षेत्रीय अनुसंधान प्रयोगशाला का अध्ययन करने का कार्य सौंपा गया है। आरम्भिक अनुमान यह बताते हैं कि इस मद में होने वाला व्यय लगभग 3 करोड़ रुपये आ सकता है और प्रणाली के अनुरक्षण हेतु राजस्व व्यय लगभग 30 लाख रुपये प्रति वर्ष होगा। ये व्यय, हमारे पत्र के साथ संलग्न "संशोधित लागत विवरणी" में नहीं दिखाए गए हैं।
- (ix) उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, रु. 200/- प्रति टन का वर्तमान प्रशुल्क फिलहाल जारी रखने की अनुमति प्रदान की जाए।

10. इस प्रकरण में परामर्श करने से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों का सारांश और संयुक्त सुनवाई में संबंधित पक्षों का दिए गए तर्क प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

11. इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान एकत्र हुई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) एमसीएचपी परियोजना सितम्बर 2001 में कार्यरत की गई थी और व्यावहारिक रूप से टीएनईवी इस सुविधा का एकमात्र उपयोगकर्ता है। परियोजना में तापीय कोयले के प्रहस्तन हेतु 200 लाख टन की क्षमता निर्माण करना समाहित था और तदनुसार पीपीटी द्वारा निवेश भी किया गया था। नवम्बर 2001 में प्रशुल्क के आरम्भिक निर्धारण के समय, पहले दो वर्षों

2001-02 और 2002-03 के लिए संयंत्र की क्षमता 120 लाख टन मानने का पीपीटी का अनुरोध स्वीकार कर लिया गया था। पीपीटी द्वारा बताई गई विभिन्न रुकावटों-विविधताओं को समझते हुए वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में पीपीटी ने 200 लाख टन क्षमता स्तर तक न पहुँच पाने के लिए एक बार फिर उन्हीं रुकावटों - विविधताओं को आगे कर दिया है। जब उससे इसका औचित्य बताने के लिए कहा गया तो पीपीटी ने यह बताना चाहा है कि संयंत्र की पूरी क्षमता प्राप्त करने के लिए सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग प्रणाली तथा ग्रिड कंट्रोल मेकेनिज्म की आवश्यकता होती है। ग्रिड कंट्रोल मेकेनिज्म के बारे में रेलवे और पीपीटी के बीच मतभेद लगता है। टीएनईबी ने भी यह माना है कि पीपीटी लिंकेज समस्या से ग्रस्त है। तथापि पीपीटी ने यह संकेत दिए हैं कि यदि ग्रिड कंट्रोल मेकेनिज्म यथा स्थान नहीं आ पाता है तब भी वह वर्ष 2005-06 के दौरान 200 लाख टन की क्षमता प्राप्त करने में सक्षम होगा। जब तक सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग प्रणाली अपेक्षित स्थान / रूप में नहीं आजाती तब तक / वर्ष 2005 -06 तक संयंत्र की क्षमता 120 लाख टन मानना जारी रखा जाए। तदनुसार, इस विश्लेषण में, एमसीएचपी की क्षमता 120 लाख टन मान ली जाती है।

- (ii) पीपीटी द्वारा वर्ष 2001-02, 2002-03 और 2003-04 में वास्तविक और प्रक्षेपित यातायात, आय और व्यय में भिन्नता के प्रस्तुत विश्लेषण से पता चलता है कि अनुमानित यातायात में भारी कमी आई और उसी प्रकार प्रचालनीय आय में भी कमी आई। उस वास्तविक ब्याज का बोझ वहन करने के बाद किन्तु निवेशित पूँजी पर आमदनी को गिनने से पहले लगभग 22.64 करोड़ रुपये का घाटा हुआ। संदर्भित वर्षों के लिए पत्तन की लागत विवरणी भी लगभग 19.57 करोड़ रुपये के घाटे की स्थिति दर्शाती है।
- (iii) हाल ही में, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अन्तर्गत सरकारी निदेशों का पालन करते हुए इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों और प्राइवेट टर्मिनल आपरेटरों को उनके अपने-अपने दरमान में विदेशगामी पोतों हेतु तदनुसूचित दरों में, तटीय पोतों को भी 40% रियायत प्रदान करने का निदेश दिया है। इस रियायत के प्रभाव को गिनते हुए जो 1 फरवरी 2005 से प्रभावी हो गया है और जनवरी 2005 तक उसके वास्तविक आय और व्यय पर विचार करते हुए पीपीटी ने अपनी आय / लागत विवरणियों में संशोधन कर लिया है और ऐसी संशोधित आय/लागत विवरणियों पर पीपीटी प्रस्ताव का विश्लेषण करने के लिए विचार किया गया है।
- (iv) पीपीटी द्वारा, यातायात के पिछले रुख को देखते हुए, वर्ष 2004-05 और वर्ष 2005-06 के लिए बनाए गए यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 80 और 85 लाख टन, व्यावहारिक जान पड़ते हैं और तदनुसार, इस विश्लेषण में उन पर विचार किया गया है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि इस विषय में अकेले सबसे बड़े उपयोगकर्ता टीएनईबी को कोई आपत्ति नहीं है।
- (v) वर्ष 2005-06 के लिए 85 लाख टन के अनुमानित यातायात पर कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से पैदा होने वाली आय की गणना में देखी गई अंकगणितीय त्रुटि सुधार ली गई है।
- (vi) पीपीटी ने अपनी संशोधित लागत विवरणी में "पत्तन और गोदी प्रभार" की मद में होने वाली आय की गणना करते समय, 1 फरवरी 2005 से तटीय पोतों पर लागू किए गए रियायत के प्रभाव को भी गिना है। यह प्रभाव "पत्तन और गोदी प्रभार" की मद में, वर्ष 2005-06 के लिए पहले लगाए गए अनुमान की अपेक्षा 11% की कमी है। हालांकि रियायत की गणना का पूर्ण विवरण उपलब्ध नहीं कराया गया है, अनुमानित प्रभाव तर्क संगत दिखाई देता है क्योंकि तापीय कोयले की आवाजाही तटीय है।
- (vii) पत्तन रेलवे आय टर्मिनल प्रभारों से प्राप्त होती है और यह आय पीपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर निर्भर करती है। चूंकि पत्तन ने वर्ष 2005-06 के लिए अपने अनुमानित यातायात को, पहले बताये गए आंकड़े 95 लाख टन से घटाकर 80 लाख टन कर दिया है, वर्ष 2005-06 के लिए रेलवे आय में, यातायात में कमी के अनुरूप, लगभग 124 लाख रुपये की कमी अपेक्षित है।
- (viii) एमसीएचपी के भूखंड किए की गणना और उसे लागत विवरणी में प्रदर्शित करने में एक त्रुटि दिखाई देती है। पीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी में 1.20 करोड़ रुपये की एक राशि को 1.20 लाख दिखाया गया है। पीपीटी द्वारा प्रस्तुत सहायक विवरणों के आधार पर भूखंड किराए की गणना में आई त्रुटि को दूर कर लिया गया है और परिवर्तित लागत विवरणी में संशोधित अनुमानित आय शामिल की गई है।
- (ix) एमसीएचपी नया होते हुए और आरम्भिक वर्षों में इसका उपयोग कम होने के कारण पीपीटी को एमसीएचपी की सफाई करने के लिए श्रमिक शक्ति नियमित आधार पर लगाने की आवश्यकता अनुभव नहीं हुई। बाद के वर्षों 2003-04 और 2004-05 में, पीपीटी ने एमसीएचपी की सफाई के प्रयोजन से दैनिक आधार पर श्रमिक दलों की नियमित बुकिंग आरम्भ कर दी थी। यह आरम्भिक वर्षों के बाद वेतन और दिहाड़ी लागत में वृद्धि का स्पष्टीकरण दे देता है। पत्तन ने जनवरी 2005 के अंत तक वास्तविक के आधार पर वर्ष 2004-05 में वेतन और दिहाड़ी लागत को अद्यतन कर लिया है और वर्ष 2005-06 के लिए संबंधित व्यय के लिए (वर्ष 2004-05 की लागत में) 6% की वृद्धि लगा दी है। टीएनईबी ने, लागत विवरणी में वर्ष 2003-04 की वेतन तथा दिहाड़ी लागत में एक त्रुटि की ओर इशारा किया था। पीपीटी ने प्रस्तुत की गई, संशोधित विवरणी में टाइपिंग संबंधी त्रुटि को दूर कर लिया गया है। इस विषय में पीपीटी द्वारा वर्णित स्थिति पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से भरोसा किया जाता है।
- (x) (क) पीपीटी, संयंत्र के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए बाहरी श्रमिक शक्ति किराए पर लेता है। इसके अतिरिक्त, संयंत्र के नाजुक उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण, वर्ष 2005-06 में, वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध के अंतर्गत करवाने को निर्णय लिया है। इससे पत्तन के लिए यह आवश्यक हो गया है कि वह वर्ष 2005-06 में मरम्मत और अनुरक्षण की अनुमानित लागत को 16.20 करोड़ रुपये तक बढ़ा दे। तथापि, नाजुक उपकरणों के वार्षिक अनुबंध (एएमसी) की, पत्तन द्वारा

प्रस्तुत, अनुमानित कीमत 14.58 करोड़ रुपये ही होती है। अन्तर की कोई व्याख्या नहीं की गई है। इस 19 वर्ष 2005-06 में आर एंड एम विविध व्यय के अनुमान को परिवर्तित कर दिया है। यदि, अपेक्षित एएमसी प्रभार के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत अनुमान, इस विश्लेषण में जिस पर भरोसा किया जाता है, वास्तविक से उच्चतर पाए जाते हैं, तो दरों की अगली समीक्षा में आवश्यक समायोजन किया जाएगा।

(ख) विधिक और व्यावसायिक प्रभारों के अनुमान में अत्यधिक बढ़ोत्तरी के संदर्भ से पत्तन ने संयंत्र के निर्माण और परिचालन के अनुबंधों से संबंधित अनेक न्याय-निर्णयन मामलों के कारण प्रक्षेपित स्तर तक व्यय का औचित्य बताने का प्रयास किया है। चूंकि, इस विषय में वर्ष 2004-05 के व्यय का अद्यतन अनुमान 35 लाख रुपये जनवरी 2005 के अंत तक वास्तविक के आधार पर है, अतः इसे स्वीकार किया जा सकता है। तथापि पत्तन ने वर्ष 2005-06 के लिए प्रासंगिक मद के लिए अनुमानित व्यय को आरम्भिक राशि 39.70 लाख रुपये से बढ़ा कर 47 लाख रुपये कर दिया है और उसने इस संशोधन के लिए कोई कारण नहीं बताया है। 39.70 लाख रुपयों का आरम्भिक अनुमान ही, तदनुसार, इस विश्लेषण में वर्ष 2005-06 के लिए स्वीकार किया गया है।

(ग) "मंडार और अन्य व्यय" शीर्ष के अन्तर्गत अन्य मदों का अनुमान, वर्ष 2005-06 में जहाँ कहीं आवश्यकता हुई 6% वृद्धि का अनुमति प्रदान करते हुए उदार बना दिया गया है।

(xi) जैसा कि कार्गो आवागमन की मात्रा में प्रक्षेपित वृद्धि की तुलना में विद्युत लागत में अनुमानित वृद्धि समानुपातिक नहीं पाई गई थी, पीपीटी से बार-बार अनुरोध किया गया था कि वह एमसीएचपी में विद्युत शक्ति की खपत भौतिक ईकाइयों में प्रस्तुत करे। पीपीटी ने अपेक्षित विवरण प्रस्तुत नहीं किया और यही कहता रहा कि विद्युत शक्ति की लागत का अनुमान वास्तविक खपत के आधार पर लगाया गया था। चूंकि विद्युत लागत परिवर्तनीय है, जैसाकि पत्तन ने बताया है, अनुमानित कार्गो आवागमन के संदर्भ से वर्ष 2005-2006 के लिए विद्युत लागत के अनुमान में उपयुक्त समायोजन की आवश्यकता है। पीपीटी ने इस प्रकार के समायोजन को कार्यान्वित नहीं किया है। पत्तन द्वारा किया गया समायोजन केवल कीमतों में वृद्धि के संदर्भ से है। अतएव, वर्ष 2005-06 के लिए विद्युत लागत के अनुमान में, व्यय में 6% वार्षिक की वृद्धि के साथ-साथ, अनुमानित कार्गो आवागमन को ध्यान में रखते हुए उपयुक्त सुधार किया गया है।

(xii) पीपीटी ने भवन निर्माणों का औसत जीवन 40 वर्ष मानते हुए और यांत्रिक उपकरणों / संरचनाओं का औसत जीवन 20 वर्ष मानते हुए उनके मूल्यहास की गणना की है। महापत्तनों के मामले में, प्रशुल्क गणना में पूंजीगत परिसम्पत्तियों के मूल्यहास पर, सरकार द्वारा निर्धारित जीवन-मानकों का अनुसरण करते हुए सरल रेखा विधि से किया गया है। तदनुसार, एमसीएचपी से संबंधित पीपीटी की परिसम्पत्तियों के अनुमानित मूल्यहास को स्वीकार किया जाता है।

(xiii) एमसीएचपी लागत के प्रति वित्त और विविध व्यय के आबंटन पर की गई प्रेक्षाओं के संदर्भ से, पत्तन ने, एमसीएचपी के लिए लगाए गए कर्मचारियों की संख्या के आधार पर कुल प्रासंगिक व्यय का आबंटन करते हुए अनुमान को संशोधित कर दिया है। वर्ष 2003-04 की तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए आबंटित व्यय में अत्यधिक वृद्धि पर पीपीटी ने कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया है। सम्पूर्ण पत्तन के लिए वास्तविक वित्त एवं विविध व्यय 2001-02 से 2003-04 तक के वर्षों में घट रहे थे। तत्पश्चात् 2 वर्षों में इस प्रकार के व्ययों में अचानक और अत्यधिक वृद्धि अपेक्षित करने के लिए पत्तन द्वारा कोई कारण नहीं बताया गया है। कोई भी औचित्य प्रस्तुत न किए जाने पर, वि. और विविध व्यय अनुमान, वर्ष 2003-04 के वास्तविकों पर 6% वार्षिक की वृद्धि जोड़ने के आधार पर सुधार दिए गए हैं।

(xiv) वर्ष 2002-03 और 2003-04 में समूचे पत्तन का प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरि व्यय गिरावट पर था। यह रुख, वर्ष 2004-05 में 15% और वर्ष 2005-06 में 4% की अनुमानित वृद्धि से अचानक उलट गया है। प्रमुख पत्तन न्यासों में प्रशुल्क संशोधन के लिए अपनाए गए प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरि व्यय की विविध मदों के आबंटन के लिए आधार पत्तन की जानकारी में लाए बिना पीपीटी ने, एमसीएचपी के प्रति प्रासंगिक व्यय के आबंटन के लिए केवल एक ही क्राइटेरिया पर विचार किया है। एमसीएचपी के लिए वर्ष 2004-05 और 2005-06 हेतु व्यय की इस प्रासंगिक मद के आबंटन की प्रक्रिया में पत्तन में घरेलू विद्युत लागत, का एक अतिरिक्त तत्व भी जोड़ दिया है। जब यह बात उसके ध्यान में लाई गई तो पत्तन ने अपना पिछला बयान दोहरा भर दिया कि कुल विद्युत लागत का लगभग 25% ही घरेलू प्रयोजन से उपयोग किया जाता है। पर्याप्त औचित्य और गणना के अभाव में लागत की इस अनुमानित मद को एमसीएचपी को आबंटन के प्रयोजन से शामिल करना संभव नहीं होगा।

(xv) यह प्राधिकरण महापत्तन न्यासों के मामले में, इस समय 17.5% रोस की अनुमति प्रदान करता है। यह स्वीकारना होगा कि 17.5% रोस उन परिसम्पत्तियों के लिए है जो उनकी पूरी क्षमता के स्तर तक (लगभग) उपयोग की जाती है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि पीपीटी ने भी उसकी क्षमता के उपयोग के अनुरूप रोस की मांग की है। विचार की जाने वाली क्षमता 120 लाख टन है जिसकी तुलना में वर्ष 2004-05 और 2005-06 में उपयोग की गई क्षमता क्रमशः 80 लाख टन और 85 लाख टन आंकी गई है। वैसा होते हुए, निवेशित पूंजी पर आमदनी उपयोग की गई क्षमता के संदर्भ से समानुपातिक अनुमत की जाती है।

(xvi) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन, लागत विवरणी में परिवर्तन किया गया है। परिवर्तित लागत विवरणी परिशिष्ट-I पर संलग्न है। लागत विवरणी वर्तमान प्रशुल्क में निम्नलिखित स्थिति उद्घाटित करती है:-

निम्नलिखित अतिशेष 2004-05			निम्नलिखित अतिशेष 2005-06		
रु. लाखों में	प्रचालनीय आय का प्रतिशत	कर्मों प्रहस्तन एवं मंडारण आय का %	रु. लाखों में	प्रचालनीय आय का प्रतिशत	कर्मों प्रहस्तन एवं मंडारण आय का %
(+) 970.32	(+) 5.18	(+) 6.08	658.82	(+) 2.84	(+) 3.31

- (xvii) ऊपर वाली तालिका में यह देखा जा सकता है कि परिवर्तित लागत विवरणी वर्ष 2004-05 और 2005-06 में कर्मों प्रहस्तन और मंडारण आय की प्रतिशतता के रूप में 4.70% और प्रचालनीय आय के प्रतिशतता 4.01% औसत अतिशेष दिखाती है। चूंकि 2004-05 का वर्ष अब समाप्ति की ओर है, दरों में समायोजन केवल भावी समय के लिए ही किया जा सकता है। इस स्थिति में, पीपीटी द्वारा वर्ष 2004-05 में कमाया गया अतिशेष समायोजित नहीं हो पाएगा। एमसीएचपी परियोजना का निर्माण भारी निवेश द्वारा किया गया है और ऐसे भारी निवेश वाली योजना को प्रचालन में दक्षता और लागत में कमी लानी चाहिए। अधिक दक्षता स्तर और उसके फलस्वरूप लागत में कमी के लक्ष्य की ओर पत्तन का प्रयास होना चाहिए। अतएव, एमसीएचपी में कर्मों प्रहस्तन की वर्तमान दरों में 5% की कमी लागू करना उचित ही होगा।
- (xviii) टीएनईबी ने, कन्वेयर बेल्ट में खराबी आ जाने और एमसीएचपी में लदान संबंधी समस्या के कारण पोतों के बर्थ में अधिक देर तक रुके रहने की वजह से अतिरिक्त बोझ की ओर संकेत किया है और पोतों के इस प्रकार अधिक देर तक ठहरने के लिए दण्ड-विधान की मांग की है। जब तक कोई दक्षता आधारित प्रशुल्क योजना लागू नहीं की जाती है तब तक पीपीटी द्वारा दण्ड के भुगतान की व्यवस्था के लिए कोई आदेश जारी करना इस प्राधिकरण के लिए संभव नहीं है। किन्तु, पत्तन को ऐसे पोतों पर बेकार खड़े रहने पर बर्थ भाड़ा प्रभार लगाने से रोका जा सकता है। इस प्राधिकरण ने हमेशा जोर दिया है कि उपयोगकर्ताओं को उस विलम्ब के लिए भुगतान करने के लिए न कहा जाए जिस विलम्ब के लिए पत्तन / टर्मिनल जिम्मेदार हों। अतएव उन अवधियों में प्रचालन पत्तन की सुविधाओं में खराबी के कारण या उन कारणों से ग्रीन के लिए पत्तन जिम्मेदार है। ऐसा प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही कोच्चि पत्तन न्यास और साऊथ वेस्ट पोर्ट्स लिमिटेड के दरमान में निर्धारित किया गया है। पीपीटी हमारी सलाह पर यह शर्त एमसीएचपी के संशोधित दरमान में शामिल करने के लिए सहमत हो गया है।
- (xix) पीपीटी वैगन खाली करने के लिए जहाँ 24,500 मी.ट. प्रति दिन के वर्तमान स्तर से 28000 मी.ट. का बेहतर निष्पादन लक्ष्य निर्धारित किया है वहीं इसने 30,000 टन प्रतिदिन की औसत लागत दर को कायम रखने का अनुरोध किया है। तथापि, टीएनईबी ने 40,000 मी.ट. प्रतिदिन की उच्चतर लदाई दर का सुझाव दिया है। यहाँ यह भी स्वीकार करना होगा कि उत्पादकता के उच्चतर स्तर से बर्थ किराया प्रभार से आय में कमी आ सकती है जिसके परिणाम स्वरूप पत्तन को मिलने वाले राजस्व में कमी आ सकती है। चूंकि वर्तमान दरें दक्षता आधारित प्रशुल्क योजना पर आधारित नहीं हैं, प्रशुल्क निर्धारण की इस अवस्था में लदान दरबहुत प्रासंगिक नहीं है, चूंकि पीपीटी लगभग 34000 मी.ट. प्रति टन की औसत लदानदर प्राप्त करने में समर्थ था, पीपीटी 34,000 मी.ट. प्रतिदिन से अधिक औसत आऊट पुट प्राप्त करने का प्रयास करे।
- (xx) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 5 नवम्बर 2001 के अपने आदेश में लिए गए निर्णयों में से एक का संबंध एमसीएचपी के लिए दक्षता आधारित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) तैयार करने से था। जैसाकि पहले ही बताया जा चुका है, संयंत्र ने इसकी कुछ गतिविधियों के चालू न होने के कारण अभिकल्पित क्षमता प्राप्त नहीं की है और पीपीटी ने भी ऐसी योजना तैयार न कर पाने हेतु अपने तर्क दिए हैं। चूंकि पत्तन वर्ष 2005-06 में अपेक्षित दक्षता स्तर प्राप्त करने की आशा रखता है, उसे एमसीएचपी के लिए द.आ.प्र.यो. तैयार करनी चाहिए और एमसीएचपी के लिए प्रशुल्क की अगली समीक्षा के साथ-साथ ऐसी योजना का प्रस्ताव रखना चाहिए।
- (xxi) वर्तमान दर समीक्षा कवायद वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए अनुमानों पर आधारित है। पत्तन भी वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानों पर आधारित है। पत्तन भी वर्ष 2005-06 तक अभिकल्पित क्षमता प्राप्त करने की उम्मीद करता है। वैसा है तो संशोधित दरें एक वर्ष की अवधि के लिए वैध हो सकती हैं।
- (xxii) जैसाकि पहले कहा जा चुका है, पोत संबंधी और कर्मों संबंधी प्रभारों दोनों के विषय में पीपीटी के दरमान को इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार अप्रैल 2000 में संशोधित किया गया था, पीपीटी को प्रचालनीय क्षेत्र में सम्पत्तियों के किराए, उपस्कर किराया प्रभार और पारादीप फार्मेट्स लिमि. (पीपीएल) के कब्जे वाली बर्थ के लिए प्रभारों सहित सम्पदा प्रभारों के संबंध में अन्य प्रस्ताव भी प्रस्तुत करना था। पीपीटी ने अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। पीपीटी को अपने दरमान की समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव तैयार करने और यह प्रस्ताव अधिकतम 30 सितम्बर 2005 तक दाखिल करने की सलाह दी जाती है।

12.

परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित को स्वीकृति प्रदान करता है:

(ii) पीपीटी में एमसीएचपी के जरिए कोयला प्रहस्तन के लिए दरें निम्नानुसार होंगी:

क्रम सं.	विवरण	अधिकतम दर प्रति मी.टन
1.	कोयला प्रहस्तन प्रणाली के जरिए कोयला के वेगन खाली करना	रु. 78.00
2.	कोयला प्रहस्तन संयंत्र के जरिए कोयले का पोतांतरण	
	(क) 75 लाख टन तक	रु. 114.00
	(ख) 75 लाख टन से 100 लाख टन तक	रु. 104.50
	(ग) 100 लाख टन से आगे	रु. 95.00

- नोट: ऊपर 2(ख) और 2(ग) पर दी गई दरें तभी लागू होंगी जब किसी अकेले उपयोगकर्ता का एक वर्ष में कुल यातायात पाबंदान सीमाओं से आगे निकल जायेगा।
- (ii) ये दरें, इस आदेश के भारत का राजपत्र में अधिसूचित होने के 15 दिन बाद प्रभाव में आएंगी और 31 मार्च 2006 तक, उसके बाद समीक्षा के अन्तर्गत, वैध रहेंगी।
- (iii) निम्नलिखित शर्तों पर दरमान में, बर्थ किराया प्रभार से संबंधित अनुसूची में उपयुक्त रूप से सम्मिलित की जा सकती है: "जिस अवधि में एमसीएचपी में रुकावटों के कारण जिसके लिए पीपीटी जिम्मेदार हो कोई प्रचालन न हो सका हो, उन अवधियों के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार नहीं लगाया जाएगा।"
- (iv) पीपीटी को, एमसीएचपी हेतु दरों की अपली राशीक्षा में, एमसीएचपी हेतु जल्दा आधारित प्रशुल्क योजना तैयार करने की सलाह दी जाती है।
- (v) पीपीटी को दरमान की समीक्षा के लिए एक व्यापक प्रस्ताव तैयार करने का और वह प्रस्ताव, हर हाल में, 30 सितम्बर 2005 तक या उससे पहले दाखिल करने का निदेश दिया जाता है।

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/04-असा०]

अनुलग्नक I

पारादीप पत्तन न्यास में मैकेनिकल कोल हैंडलिंग प्लांट (एमसीएचपी) के लिए लागत विवरणी

(रुपये लाख में)

	विवरण	वार्षिक			पीपीटी के अनुसार (अनुमान)		टीएचपी के अनुसार (अनुमान)	
		2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2004-05	2005-06
I	संस्थापित क्षमता (मी.ट. में)	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00
II	यातायात (मी.ट. में)	1.77	6.69	8.08	8.00	8.50	8.00	8.50
III	क्षमता उपयोग	14.75%	55.75%	66.67%	66.67%	70.83%	66.67%	70.83%
IV	प्रचालन राजस्व							
	(i) कार्गो प्रहस्तन और मंडारण	2735.00	13390.00	15950.00	15950.00	16821.05	15950.00	16800.00
	(ii) पत्तन और गोदी प्रभार	261.84	1281.42	1688.30	1658.30	1593.82	1658.30	1593.82
	(iii) रेलवे आमदनी	169.60	830.18	992.00	992.00	1054.00	992.00	1054.00
	(iv) मूखंड किराया	-	-	120.00	1.20	1.20	120.00	120.00
	कुल प्रचालन राजस्व	3166.44	15501.68	18750.30	18601.50	19470.07	18720.30	19667.82

1067 GI/05-4

V	प्रचालन लागत							
	(i) वेतन दिहाड़िया	10.85	66.80	447.27	536.72	568.92	536.72	568.92
	(ii) भंडार तथा अन्य व्यय	189.25	829.32	1044.51	1219.00	2280.01	1219.00	2062.00
	(iii) विद्युत	141.60	535.20	762.15	797.00	844.82	797.00	894.63
	(iv) पत्तन और गोदी प्रभार	219.41	739.70	916.65	970.30	1037.48	970.30	1037.48
	(v) रेलवे	371.79	484.35	409.40	470.81	491.28	470.81	491.28
	उप-योग	932.70	2655.37	3579.98	3993.83	5222.51	3993.83	5054.31
	(vi) मूल्यहास	3117.96	3142.06	3144.36	3152.83	3161.06	3152.71	3161.06
	(vii) वित्त एवं विविध व्यय	193.11	507.21	491.70	730.43	833.21	605.26	641.58
	(viii) आर्बिट्रि प्रव. एवं सा. उ. व्यय	457.67	1566.59	1702.43	2277.30	2397.18	2122.79	2215.09
	कुल (V)	4701.44	7871.23	8918.47	10154.39	11613.96	9874.59	11072.04
VI	ब्याज से पहले निम्बल अतिशेष ऋणों पर ब्याज	-1535.00	7630.37	9831.83	8447.11	7856.11	8845.71	8595.78
VII	ब्याज के बाद निम्बल अतिशेष	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	निवेशित पूंजी	-1535.00	7630.37	9831.83	8447.11	7856.11	8845.71	8595.78
IX	क्षमता उपयोग % में	-	-	-	66.67%	64839.00	67500.00	64839.00
	निवेशित पूंजी पर 17.5% की दर से, क्षमता उपयोग आधारित आमदनी	-	-	-	7875.39	70.83%	66.67%	70.83%
X	निवेशित पूंजी पर ब्याज और आमदनी के बाद निम्बल अतिशेष	-	-	-	571.84	(180.84)	970.32	558.82
XI	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण के प्रतिशत के रूप में अतिशेष ओंसल	-	-	-	3.59%	-1.08%	6.09%	3.31%
					1.26%		4.70%	
XII	प्रचालन लागत के % के रूप में निम्बल अतिशेष ओंसल	-	-	-	3.97%	-0.93%	5.18%	2.84%
					1.07%		4.01%	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 28th March, 2005

No. TAMP/18/2004-FPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Paradip Port Trust for continuation of the existing tariff for export of coal through its Mechanical Coal Handling Plant as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/12/2004 - PPT

The Paradip Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 15th day of March 2005)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for continuation of the existing tariff for export of coal through the Mechanical Coal Handling Plant (MCHP) at PPT.

2. This Authority fixed tariff for handling of coal through the newly commissioned MCHP at the PPT vide its order dated 5 November 2001. While approving the said tariff, it was, *inter alia*, decided that the validity of the rates would be for a period of one year which would be reviewed thereafter in the light of actuals for the year 2001-02. The PPT was also advised to formulate within six months an Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme for the MCHP. However, no proposal from PPT for review of the rates and formulation of an ELT Scheme was received. When reminded in this regard the PPT vide its letter dated 24 February 2004 explained that the handicaps like non-synchronization of integrated developments such as railway signaling system, non-introduction of railway locomotives with creep control mechanism for in-motion loading of coal etc., could not be removed even after a lapse of two years despite the efforts taken by the port and Railways were continuing. The port had also pleaded that it could not formulate the ELT Scheme also due to non-achievement of desired efficiency levels by the MCHP on account of the handicaps. The PPT further requested to permit it to continue the existing tariff at MCHP for a period upto 31 March 2005 to enable it complete the synchronization of facilities and reach the desired efficiency level at MCHP.

3.1. The PPT was advised to submit a detailed proposal with justification for continuing with the existing rates till 31 March 2005.

3.2. The PPT filed a proposal for continuation of the existing rates for operation of the MCHP at PPT till 31 March 2005. The existing wharfage rates for handling coal through MCHP at PPT are as follows:

Sl. No.	Item	Rate per MT
1.	Unloading of coal wagon through coal handling system	Rs. 80
2.	Shipment of coal through coal handling plant	
	(a) Upto 7.5 million tonnes	Rs.120
	(b) From 7.5 million tonne – 10 million tonnes	Rs.110
	(c) Beyond 10 million tonnes	Rs.100

4.1. In accordance with the consultation procedure adopted, the proposal of the PPT was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

4.2. The comments received from the concerned user organisations were forwarded to the PPT as feed back information. In response the PPT has furnished its observations.

5. On a preliminary scrutiny of the proposal, the PPT was requested to furnish additional information / clarifications vide our letter dated 18 October 2004. The PPT, after a reminder, furnished the details vide its letter dated 13 December 2004. The important points raised by us and the PPT response are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of PPT
(i).	At the time of initial proposal of PPT in the year 2001 for fixation of tariff for Coal handling at MCHP, the rates proposed were on the basis of projections and estimates made by it	The reason for variation in traffic between the estimated and actual quantity is on account of non-availability of adequate coal for movement to TNEB Plants. While TNEB is keen to accept such coal as far as possible from Talcher Coal fields,

	<p>for the year 2001-02, 2002-03 and 2003-04. The PPT is requested to furnish an analysis of variation in traffic, income and expenditure between the actuals and projections made for the years 2001-02, 2002-03 and 2003-04 duly indicating the reasons for such variations.</p>	<p>they are unable to obtain desired linkage from the Linkage Committee. There are invariably shortfalls every month against the approved quantity.</p> <p>The PPT has furnished an analysis of variation in traffic, income & expenditure between the actuals and projections made at the time of initial proposal for the years 2001-02, 2002-03 and 2003-04.</p>
(ii).	<p>The PPT has projected only marginal increase in the volume of cargo to be handled at the MCHP. The cost escalation is, therefore, expected to be limited to price inflation and may not be impacted by volumes. In such a scenario, escalation in expenditure should be to the extent of WPI based inflation. In this context, the following estimates of expenditure appear to be disproportionate to the projected volume of cargo throughput:</p> <p>(a). With reference to the estimated expenditure on stores (operation of Plant), an increase of around 136% for the year 2003-04 over the actual expenditure for the year 2002-03 and an increase of around 61% for the year 2004-05 over the estimated figure for the year 2003-04 have been projected.</p> <p>(b). The mechanical coal handling plant is a newly created facility. That being so, the estimates of expenditure on stores (R&M) and the R&M expenditure included under "Sundry Expenses" do not appear to be realistic. The PPT may justify the estimates alongwith the break-up of R & M expenditure included under "Sundry Expenses".</p> <p>(c). Electric power cost for operation of MCHP is estimated at Rs.400 lakhs and Rs.600 lakhs for the year 2003-04 and 2004-05 respectively while the actual expenditure for the year 2002-03 was Rs.298.31 lakhs. The PPT may furnish the requirement of electric power (fixed and variable) in physical unit for the MCHP, the unit</p>	<p>The consumption of stores upto 2002-03 is less because most of the components of the plant were under warranty and initial spares were available in store. The consumption of stores, therefore, has been increased in 2003-04. In 2004-05 & onwards the stores consumption will further rise because of increased wear & tear & maintenance of plants. The actual increase of stores consumption during 2003-04 is 67% (app.) as compared to 2002-03. However there is no increase in 2004-05 as compared to 2003-04.</p> <p>Port trust obtains the services of L & T for supply of manpower for the operation of the MCHP. The payment made to L & T has been included under the head Sundry Expenses (R & M).</p> <p>The consumption of electricity has been taken on actual basis.</p>

	electricity cost and the calculation for arriving at the estimated expenditure towards electric power cost.	
(iii).	The items of expenditure considered under "General Administration" in the cost statement may be listed out.	The PPT has furnished the items of expenditure considered under general administration in the cost statement with full details for the years 2001-02, 2002-03, 2003-04 (actuals) and 2004-05, 2005-06 (estimates).
(iv).	The PPT has estimated the expenditure on port and dock charges on the basis of cost per tonne handled. The corresponding charges for the port and dock facilities are levied on GRT basis. Estimation of expenditure under port and dock charges should be more appropriately made based on GRT. The PPT is requested to modify cost estimates for port and dock facilities based on GRT of the anticipated vessel traffic.	The PPT has modified the income and expenditure on port & dock charges on GRT basis in place of per ton basis and furnished the details of apportionment of port & dock charges.
(v).	It may be confirmed that the general expenses and items of expenditure (other than electric power and R & M expenditure) listed under "Sundry Expenses" are not considered again in the allocation of Management and General Overheads to the MCHP facility.	The PPT has confirmed that it has not considered the general expenses and items of expenditure listed under sundry expenses again in the allocation of management and general overheads to the MCHP facility.
(v).	<p>This Authority has been allowing a maximum permissible ROCE of 17.5% for the year 2003-04 and 2004-05 in the case of major port trusts. In this context, the PPT is requested to clarify the following:</p> <p>(a). The PPT has considered interest on the loans, once in the expenditure to arrive at the net surplus and again as a part of the return on capital employed. The double counting of interest on the loans need to be eliminated as was brought out in our earlier Order of November 2001.</p> <p>(b). The PPT may furnish the details on the exact quantum of debt, the terms of loan, rate of interest, etc., and furnish workings for the interest cost shown for the years 2003-04 to 2005-06 in the cost statement.</p>	<p>The PPT has considered interest on loans as a part of return on capital employed.</p> <p>The PPT has furnished the quantum of loan received from the Government of India, investment of the Government of India and the loan received from the Asian Development Bank for financing the creation of the MCHP. The Government of India loan is for a period of ten years at 14% per annum.</p>

	<p>(c). The maximum permissible ROCE will depend on the capacity utilisation factor of the MCHP. In this context, the PPT is requested to comment on the following:</p> <p>The PPT has clarified that it had invested in facilities to create a capacity of 20 million tonnes. Citing various constraints, the PPT requested to consider the capacity of the plant at 12 million tonnes only for the first two years (2001-02 and 2002-03). This position was accepted while fixing the initial tariff. Even after three years, the same grounds are advanced for not reaching the capacity. It may not be correct to continue to burden the users indefinitely with the associated cost of idle capacity for which they are not responsible. The reasons why capacity of the MCHP should not be taken at 20 million tonnes per annum in the present tariff exercise may be explained.</p>	<p>(1). The MCHP will reach its full capacity after signaling and inter-locking work is complete and the bottom opening wagons are emptied through creep control mechanism installed in railway locomotives which haul the rakes.</p> <p>(2). In order to expedite the work and ensure that a compatible signaling and interlocking system is installed, it was jointly agreed by the port and railway to execute the work on deposit basis through East Coast Railway. Accordingly, an advance of Rs. 5 Crores was made by the port with Railway authorities during September 2002. The work has since been commenced by the railways and it is likely to take a minimum of two years time to complete the same and install the facilities at the Port. On the issue of creep control mechanism the railway authorities have urged the port to continue with the alternate arrangement of supply of air pressure through shore based compressors and the system is continuing since September 2001. No definite time table is given Railways for the switch over from shore based compressor to creep control arrangement.</p> <p>(3). The RITES report and inter-ministerial group had categorically recommended for discharge of coal from wagon through creep control mechanism for faster turn round and the technical specifications of the plant were designed accordingly.</p> <p>(4). Since both the above arrangements such as creep control and signaling interlocking mechanism have not been working, so far, at the port, the plant can not be said to be working in full capacity.</p> <p>(5). The Port is hopeful that within the next years time signaling and interlocking will be installed at the port and even if creep control mechanism is not in force, the port may perhaps up grade the capacity to 20 MTPA.</p>
<p>(vi).</p>	<p>The PPT has brought out some reasons like power failure which interrupts the operations at the MCHP. The PPT may consider to incorporate a conditionality about not levying any berth hire on the vessels at MCHP berth for the period when the operations at the MCHP cannot take place due to breakdown of the MCHP due to power failure, breakdown of the plant, etc.</p>	<p>The PPT is open to discuss the issue during the joint hearing so as to accept conditions not to levy berth hire for periods of breakdown of plant or for power failure.</p>

(vii).	The PPT had proposed 30,000 tonnes of average loading rate per day. The port has exceeded the loading rate of even 40,000 MT per day in few months of the financial year 2003-04. If the loading rate of 40,000 tonnes per day is not sustainable, the PPT may indicate the sustainable loading rate per day based on past actuals keeping in mind the expected efficiency improvement expected in future.	Average loading rate of 30,000 tonnes per day was proposed on the basis of the performance of the MCHP for the year 2003-04, during which, maximum quantity of coal was handled through MCHP. According to the port, the sustainable loading rate would be 30,000 tonnes per day or less since most of the times ground stock at the port is either NIL or significantly less so as to achieve a higher rate of loading.
(viii).	The Scale of Rates of PPT in respect of both vessel-related and cargo-related charges was last revised by this Authority vide its Order dated 10 April 2000. The PPT was required to submit the other proposals relating to the estate rentals including rentals for properties in operational area, equipment hire charges and charges for the PPL captive berth. No such comprehensive proposal is received from PPT so far even though an assurance was made in the proceedings of November 2001 to expedite formulation of such a proposal. The PPT is requested to inform the status of framing such a comprehensive tariff proposal for submission to this Authority.	The port is not able to frame up proposal for revision of Scale of Rates especially for estate rentals and equipment hire charges and PPL captive berth hire charges. In this regard, it may be informed that PPL is not agreeable to revision of captive berth hire charges. According to joint agreement dated 3.8.1985 with PPL no revision could be undertaken unless mutually agreed to. Hence no progress could be made with regard to revision of PPL charges.

6. A joint hearing in this case was held on 7 December 2004 at the PPT office in Bhubaneswar. At the joint hearing, the PPT and the concerned users have made their submissions.

7. As decided at the joint hearing, the TNEB has furnished its comments on the revised cost statements furnished by PPT.

8. On scrutiny of the revised cost statement, the PPT was requested to furnish additional information / clarifications. Our queries and the response of PPT are tabulated below:

S. No.	Our Queries	Response of PPT
(i).	Working of income from plot rent for the years 2003-04 (actuals), 2004-05 and 2005-06 (estimates) may be furnished.	The income from plot rent of MCHP during the year in reference has been estimated at Rs.1.20 crore per year. This calculation has been made at the rate of Rs.900/- per 100 sq. mtr. per month. The total area available is 1,03,800 sq. mtr. (The plot rental works out only to Rs. 1.12 crore per annum based on the information furnished by PPT).
(ii).	The salaries and wages cost for the year 2003-04 (actuals) is around 618% of the salaries and wages cost pertaining to the year 2002-03. In this connection, the PPT has stated that the salaries and wages cost includes the expenditure incurred on booking of labour gangs for day to day running of the Mechanical Coal Handling Plant (MCHP). The estimated cargo throughput for the year 2004-05 is found	The MCHP was put to use from September 2001. In the initial years the need for cleaning of conveyer belt lines was not regular as the utilization of the plant was very very low and the plant was new. Whenever there was any need of cleaning, the manpower from the other operational areas were diverted and used for the purpose. The wages of these manpower were never booked to MCHP as this was not regular in

<p>to be at the same level as compared to the year 2003-04 with only a marginal increase for the year 2005-06. The estimated salaries and wages cost for the year 2004-05 and 2005-06 is, however, around 12% and 14% more than the actual salaries and wages cost for the year 2003-04. The PPT is requested to justify the estimated increase in salaries and wages cost for the year 2004-05 and 2005-06.</p>	<p>nature. In the course of time it was felt necessary to have a regular clearing of these areas to increase the efficiency, reliability and to reduce breakdown. Accordingly labour gangs were booked on regular basis to MCHP. Hence, the expenditure on this head has been taken into account while preparing the cost statement for the services of the MCHP.</p>												
<p>(a). The sundry expenses (R&M) under "sundry expenses" include hiring of manpower from L&T for the operation of the MCHP as stated by the PPT. The port has estimated the sundry expenses (R&M) for the year 2004-05 and 2005-06 at 140% and 186% of the sundry expenses (R&M) pertaining to the year 2003-04. It has been noted that the actuals for 2003-04 also include cost of hiring of manpower from L&T and hence it is not going to be a new development in the years 2004-05 and 2005-06. The cargo throughput remaining static for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06, the reasons for steep increase in sundry expenses (R&M) for the years 2004-05 and 2005-06 may be explained.</p>	<p>Sundry Expenses (Repair and Maintenance) for the year 2003-04 stood at Rs.6.44 crores. The projected expenditure for 2004-05 and 2005-06 already furnished to TAMP stand at Rs.9.0 crores and Rs.12.0 crores respectively. In this regard it is clarified that the MCHP is being operated and maintained by deploying manpower from L&T since the plant was commissioned in September 2001. For 2004-05 and 2005-06, the projections are based on a decision taken by the port to hand over the R&M of the critical equipments of the plant to the Original Equipment Manufacturers on Annual Maintenance Contract (AMC) basis. Accordingly, offers have been received from different original manufactures. However, the above is not likely to be finalised during the year 2004-05. Therefore, the projected R&M for 2004-05 will stand revised to the actual expenses already spent and to be spent until March 2005 towards R&M undertaken by the L&T. However, for the year 2005-06, the port would finalise the offers received for stacker-cum-reclaimer (Rs.6.5 crores) PLC (Rs.3.0 crores), Electrical Substations (Rs.0.57 crores) ship loader (Rs.4.51 crores) and conveyors which would workout much more than the projected expenditure of Rs.12 crores. The revised R&M will stand us under:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Pre-revised</th><th>Revised</th></tr><tr><td>04-05</td><td>9.00</td><td>7.68</td></tr><tr><td>05-06</td><td>12.00</td><td>15.00</td></tr></table>	Year	Pre-revised	Revised	04-05	9.00	7.68	05-06	12.00	15.00			
Year	Pre-revised	Revised											
04-05	9.00	7.68											
05-06	12.00	15.00											
<p>(b). The estimation of entertainment expenses for the year 2004-05 and 2005-06 may be justified in the light of the actual expenditure for the year 2003-04.</p>	<p>The port is pursuing several arbitration cases relating to contracts on construction & commissioning of MCHP. The expenses incurred in this regard have been booked to entertainment head which <i>inter alia</i> includes the hotel bills transportation, and fooding of the members of the team. Ordinarily these expenses should have been included in the head "Legal and Professional charges". Taking such expenses in to account the figures for 2004-05 and 05-06 will stand revised as under:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Entertainment</th><th>Legal</th><th>Total</th></tr><tr><td>04-05</td><td>0.20</td><td>19.80</td><td>20.00</td></tr><tr><td>05-06</td><td>0.30</td><td>39.70</td><td>40.00</td></tr></table>	Year	Entertainment	Legal	Total	04-05	0.20	19.80	20.00	05-06	0.30	39.70	40.00
Year	Entertainment	Legal	Total										
04-05	0.20	19.80	20.00										
05-06	0.30	39.70	40.00										

	<p>(c). While the PPT hires the services of manpower from L&T for the operation of MCHP, the PPT has estimated an additional expenditure of Rs. 125.00 Lakhs and Rs. 130.00 Lakhs for the years 2004-05 and 2005-06 respectively towards stack yard management. It is noteworthy that the PPT has not indicated any expenditure towards stack yard management for the years 2001-02 to 2003-04. The PPT is requested to justify the estimated expenditure towards stack yard management.</p>	<p>The stack-yard management at MCHP is a new area, which has come to the attention of the PPT in last two years. Stack-yard management involves congregation, segregation and water sprinkling, fire-fighting; shifting of ridges of coal to the reclaimable range etc. This requires continuous engagement of loaders, dozers, through the entire length and width of the MCHP stack yard. MCHP stack-yard has a capacity to store 6.5 lakh MT of cargo at any point of time. An efficient management of stack yard would prevent loss of cargo due to fire and optimum utilisation of the storage space available at the stack-yard.</p> <p>Paradip Port had requested TNEB to pay separately for stack yard management, which the later had declined and hence the port decided to account for these expenses separately under this head.</p>
	<p>(d). With reference to the expenditure of stores (operation) for the year 2003-04 (actuals), the PPT has clarified that the consumption of stores up to 2002-03 is less because most of the components of the plant were under warranty and sought to justify the increase in the consumption of stores for the year 2003-04. This explanation appears to be relevant in the context of expenditure under Stores (R&M). It is not clear why Operation Stores consumption should undergo a disproportionate change, merely because warranty of some of the plant and machineries expired. The estimated expenditure of Rs. 800 lakhs for the year 2005-06 in respect of Stores (Operation) may be justified with reference to the relevant expenditure of Rs. 310 lakhs estimated for the year 2004-05.</p>	<p>The PPT has furnished a list of items worth around Rs. 520 lakhs for the estimated expenditure and accordingly scaled down its earlier estimates of Rs. 800 lakhs to Rs. 530 lakhs for the year 2005-06.</p>
	<p>(e). The itemwise details of Stores (R&M) expenses to justify the estimates around 313% and 3091% for the years 2004-05 and 2005-06 respectively more than the actual expenditure for the year 2003-04 may be furnished.</p>	<p>The PPT has considered the value of itemwise stores worth Rs. 520 lakhs under Stores (Operations) in the cost statement. It has, however, scaled down its Stores (R&M) estimates to Rs. 20 lakhs each for the year 2004-05 and 2005-06 from its earlier estimates of Rs. 26.82 lakhs and Rs. 207.14 lakhs for the respective years.</p>
(iv).	<p>With reference to the power cost, the PPT was requested to furnish the requirement of electric power (fixed & variable) in physical unit for the MCHP and the unit electricity cost vide our letter dated 18 October 2004. The PPT has not furnished the requisite details. The PPT is again requested to furnish the requisite details with workings for the year 2003-04, 2004-05 and 2005-06.</p>	<p>The expenditure on Electricity is always variable in nature. There is no fixed component of Electricity charges. The expenditure on electricity has been taken as per actual consumption.</p>

(v).	The estimated railway expenditure at 115% and 120% of the apportioned railway expenditure for the year 2003-04 for the years 2004-05 and 2005-06 may be justified.	The figures on railway maintenance for the year 2004-05 and 2005-06 are the projected expenditures for railway maintenance. The port had furnished a detailed report in this regard on 11 February 2004. The total railway line maintained by the port is about 75 Kms. The railway line of MCHP is about 18 Kms. The figures shown in this regard are the proportionate expenses ascertained on the basis of the length of the line under MCHP. Hence, the projected expenditure for 2004-05 justified.									
(vi).	<p>With reference to the apportionment of Finance and Miscellaneous expenditure to the MCHP, the PPT is requested to clarify/justify the following:</p> <p>(a). The PPT has stated that the Finance & Miscellaneous expenditure of PPT can be apportioned on the basis of number of employees working in different offices. But, apportionment of the Finance & Miscellaneous expenditure for the years 2001-02 to 2005-06 to MCHP has been made based on the cargo throughput. The apportionment, of Finance & Miscellaneous expenditure may, therefore, be revised.</p>	<p>As per TAMP guidelines, F&M expenditure need to be apportioned on the basis of number of employees working in different offices. The PPT, however, had apportioned the expenditure under this head on the basis of the cargo throughput. TAMP order dated 5.11.2001 had observed that MCHP project at PPT is "a new project with old cargo" and the project does not immediately result in any additional cargo or reduction in operating expenditure of the port. They also observed that the project is going to compound the problem of labour redundancy already faced by the port.</p> <p>As on date the port has 1230 Cargo Handling Workers with an average employment of about 12 days a month. The port has recently obtained the approval from the Government of India, which will make these workers as regular employees of the Port Trust. These workers will continue to be with the Port till their retirement. It may, therefore, be appropriate for the port to apportion the projected F&M expenditure on the basis of the strength. For the purpose, the present strength of 1230 workers should be considered as the manpower employed for MCHP since they were handling the same cargo before. In addition, 68 employees are also engaged directly by the Port Trust for operation and maintenance of the MCHP. Thus the total strength of workers for apportionment of F&M will work out to 1298. Accordingly the F&M expenditure is recast as under:</p> <p style="text-align: right;">(in crores)</p> <table data-bbox="889 1676 1284 1776"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Pre-revised</th><th>Revised</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04-05</td><td>5.69</td><td>7.60</td></tr> <tr> <td>05-06</td><td>6.50</td><td>8.66</td></tr> </tbody> </table> <p>It is requested that the basis submitted above for apportionment of F&M expenditure may kindly be accepted in place of cargo throughput.</p>	Year	Pre-revised	Revised	04-05	5.69	7.60	05-06	6.50	8.66
Year	Pre-revised	Revised									
04-05	5.69	7.60									
05-06	6.50	8.66									
	(b). The PPT has estimated the total Finance & Miscellaneous expenditure for the port as a whole at around 28% and 46% for the years 2004-05 and 2005-06	PPT has not furnished any justification to the estimates for the year 2004-05 and 2005-06 for the port as a whole.									

	more than the actual Finance & Miscellaneous expenditure for the year 2003-04 which may be justified.										
(vii).	<p>With reference to allocation of Management and General Administration overhead to MCHP, the PPT is requested to clarify the following:</p> <p>(a). The PPT has allocated the Management and General overhead on the basis of cargo handled at MCHP vis-à-vis total cargo throughput of PPT. The proforma for submission of tariff proposals circulated to all major port trusts prescribes the basis of allocation of management and general overheads to different services. Allocation of Management & General overheads to the MCHP may be revised accordingly.</p> <p>(b). Share of domestic power cost added to M & GA overhead may be justified with reference to the man power deployed in the MCHP.</p>	<p>As a normal procedure the Management and General Administration overhead should have been apportioned on the basis of employees working in different offices. In the instant case, while the port continues to bear the burden of the existing manpower of 1230 cargo handling workers, there is no additional cargo generation after commissioning of the MCHP. It may, therefore, be appropriate to apportion the expenditure under this head on the basis of the justification given at (vi) (a) above. Accordingly the revised expenditure under this head will work out as under:</p> <p style="text-align: right;">(Figures in crore)</p> <table> <tr> <th>Year</th><th>Pre-revised</th><th>Revised</th></tr> <tr> <td>04-05</td><td>17.73</td><td>23.68</td></tr> <tr> <td>05-06</td><td>18.72</td><td>24.93</td></tr> </table> <p>It is ascertained that about 25% of the total power is consumed for domestic purposes. This cost is included in the Management & General Administration overhead.</p>	Year	Pre-revised	Revised	04-05	17.73	23.68	05-06	18.72	24.93
Year	Pre-revised	Revised									
04-05	17.73	23.68									
05-06	18.72	24.93									

9. Subsequent to the discussion senior officials of PPT had with Chairman (TAMP) on 9 February 2005, the PPT vide its letter dated 23 February 2005 has furnished revised cost statement and additional information/ clarifications which are summarised below:

- (i). The traffic for the year 2003-04 and 2004-05 is not likely to vary significantly and the volume of cargo for 2004-05 will be 8 million tonnes as projected in the cost statements.
- (ii).
 - (a). The capacity utilization of MCHP during the year 2003-04 and 2004-05 was to the tune of 66.67% of 12 million tonnes. The present installed capacity of the plant is 12 million tonnes and TNEB is expected to contribute atleast 10 million tonnes of cargo per annum.
 - (b). TNEB requires about 13 million tonnes of cargo per annum. About 3 million tonnes are moved from Eastern Coal Fields through Haldia Dock. The balance quantity of 10 million tonnes should have been exclusively moved from PPT to the port of Ennore and Tuticorin since the MCHP and other facilities have been specifically created both at the loading and unloading ports. The linkage of coal by rail-cum-sea was decided in the thermal coal linkage meeting held under the auspices of Ministry of Coal, New Delhi. Despite persuasion and insistence from port officials as well as TNEB, rail-cum-sea linkages to TNEB are not confined to Haldia and PPT alone. About 2 million tonnes of cargo is moved from IB valley to Vizag Port for conveyance to railways despite objections from TNEB as well as PPT. This contributed to underutilization of plant capacity created for the purpose. Though the plant is equipped to handle 12 million tonnes till interlinking/signaling is installed, sufficient TNEB cargo is not forthcoming for reasons stated. This may kindly be taken into consideration while deciding rates.
- (iii). The income under Port & Dock Charges for 2004-05 has been revised downwards as per the recent Order of TAMP for allowing 40% concession to coastal vessels / cargo and reflected in the projected revenue for the year 2004-05 (2 months) and 2005-06.
- (iv). The actual expenditure towards salaries and wages for the year 2003-04 was Rs.4.47 crores and based on this, the expenditure for the year 2004-05 has been estimated at Rs. 5.36 crores. Out of Rs. 5.36 Crores estimated expenditure a sum of Rs. 4.43 crores

has already been spent as on 31 January 2005. The increase in expenditure under this head for the year 2004-05 vis-à-vis 2003-04 works out about 20%. As stated earlier, (letter dated 7 February 2005) labour gangs are booked on regular basis to the MCHP for cleaning and to increase the efficiency, reliability and to reduce break-down. Hence, the expenditure on this head has been taken into account. However, the projected expenditure for the year 2005-06 has been pegged at 6% of the expenditure for the year 2004-05.

- (v). (a). The legal and professional charges are included in other expenses under "Stores and Other Expenses". The expenditure for 2004-05 towards legal and professional charges is estimated at Rs. 35 lakhs which is about 68% more than 2003-04. The main reason for said hike is attributable to arbitration cases going on against different contracts.
- (b). The total expenditure under the head "Stores & Other Expenses" is projected at Rs. 22.8 crores for the year 2005-06 due to the fact that the PPT is on the verge of finalizing the annual maintenance contract for different equipments.
- (vi). With reference to the "Finance & Miscellaneous Expenses", a sum of Rs. 7.30 Crores is estimated for the year 2004-05 as against actual expenditure of Rs. 4.92 Crores for the year 2003-04. This expenditure has been apportioned assuming that the present strength of 1230 cargo handling workers are part of MCHP since these workers were handling the entire quantity of cargo before.
- (vii). The apportionment of management and general administration expenses to MCHP stood at Rs. 22.77 Crores in 2004-05 as against 17.02 Crores for the year 2003-04. The apportionment assumes the existing 1230 cargo handling workers as manpower employed under MCHP.
- (viii). The following factors will affect the expenditure of the port for the year 2005-06 and in subsequent years.
 - (a). The port is planning to deepen its approach channel, entrance channel and turning circle so as to be in a position to load vessels to its full capacity at the MCHP berths to match the Ennore Port draught. The draught available near the berths at MCHP is 14 Mtrs. However, the vessels are loaded up to 13 Mtrs. (67,000 tonnes). The draught available at Ennore Port is 14 Mtrs. (75,000 tonnes). Due to absence of adequate draught at the approach / entrance channels and turning circle, a proposal for deepening the same has been moved by the port with a view to match the draughts between PPT and Ennore Port. This will neither add to any volume of traffic nor revenue of the Port. On the contrary, it is likely to reduce our earnings under the head "Port & Dock Charges" since number of vessels call at the port will reduce as the parcel size increases. The projected cost on this account is Rs. 147.00 crores.
 - (b). The Port is required to introduce stringent pollution control measures by the State Pollution Control Board despite thick cover of green vegetation around MCHP. Regional Research Laboratory under CSIR, Ministry of Science & Technology, Government of India, Bhubaneswar has been entrusted with a study to suggest remedial measures to contain dust in MCHP. Initial estimates indicate that the expenditure in this regard may work out to about Rs. 3 crores and revenue expenditure to maintain the system will be around Rs. 30 lakhs per annum. These expenses have not been shown in our "revised cost statement" enclosed with our letter.
- (ix). In view of the above, the existing tariff of Rs. 200 per tonne may kindly be allowed to be continued for the time being.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The MCHP project was commissioned in September 2001 and the TNEB is practically the sole user of the facility. The project envisaged creation of a capacity of 20 million tonnes for handling thermal coal and accordingly investment had been made by the PPT. At the time of initial fixation of tariff in November 2001, the request of the PPT to consider the capacity of the plant at 12 million tonnes only for the first two years 2001-02 and 2002-03 was accepted in recognition of the various constraints explained by PPT. The PPT has again advanced the same grounds for its inability to reach the capacity level of 20 million tonnes in the present tariff exercise. When asked to justify, the PPT has sought to explain that signaling and interlocking system and grid control mechanism are required for the plant to achieve full capacity and the Railways have started the work of signaling and inter linking system. With reference to the grid control mechanism, it appears that Railways and the PPT differ in this regard. The TNEB also acknowledges that PPT suffers from linkage problems. The PPT has, however, indicated that it may be able to achieve the capacity of 20 million tonnes per annum within 2005-06 even if the grid control mechanism is not in place. Till the signaling and interlinking system is in place, the request of the port is to continue with capacity of the plant at 12 million tonnes till the year 2005-06. Accordingly, capacity of MCHP at 12 million tonnes is considered in this analysis.
- (ii). An analysis of variation furnished by PPT in traffic, income and expenditure between the actuals and projections made for the years 2001-02, 2002-03 and 2003-04 reveals that there was setback in the estimated traffic and so in the operating income. It has suffered a net loss of around Rs. 22.64 crores after bearing the actual interest burden but before return on capital employed. The revised cost statement of the port for the relevant years also reflects a deficit position of around Rs. 19.57 Crores.
- (iii). Recently, in compliance of the Government directive under Section 111 of Major Port Trusts Act, 1963, this Authority has directed all the major ports and the private terminal operators to allow 40% concession to the coastal vessels on the corresponding rates for foreign going vessels in their Scale of Rates. Reckoning with the impact of this concession, which has come into force from 1 February 2005, and, considering the actuals of its income and expenditure upto January 2005, PPT has revised the income / cost statements; and such revised income / cost statements have been considered to analyse the PPT proposal.
- (iv). Considering the past trend of traffic, the traffic projections made by PPT at 8.00 and 8.50 million tonnes for the years 2004-05 and 2005-06 respectively appear to be realistic and accordingly considered in this analysis. It is noteworthy that the single largest user TNEB has no objection in this regard.
- (v). An arithmetic error noticed in computing the income arising out of cargo handling charges for the estimated traffic of 8.5 million tonnes for the year 2005-06, has been rectified.
- (vi). The PPT has reckoned with the impact of concession for coastal vessels introduced from 1 February 2005 while computing the income realization on account of "Port and Dock Charges" in its revised cost statement. The impact is around 11% reduction in Port & Dock Charges as compared to its earlier estimation for the year 2005-06. Even though the details of computation of the concession has not been made available, the estimated impact appears to be reasonable since the entire thermal coal movement is coastal.

- (vii). The port receives Railway income from terminal charges and this income is dependent on the cargo handled by the PPT. Since the port has scaled down the estimated traffic to 8.0 million tonnes for the year 2005-06 from its earlier reported figure of 9.5 million tonnes, there is reduction in Railway earnings for the year 2005-06 to the tune of Rs. 124 lakhs corresponding to the reduction in traffic.
- (viii). There appears to be an error in calculation of plot rent of MCHP as well as reflecting it in the cost statement. An amount of Rs. 1.20 Crores has been shown as Rs. 1.20 lakhs in the cost statement furnished by PPT. Based on the supporting details furnished by the PPT, the error in computation of Plot rent has been rectified and the revised estimated income is included in the modified cost statement.
- (ix). The MCHP being new and due to its low utilization in the initial years, the PPT reportedly did not feel the regular deployment of man power to MCHP for cleaning purposes. In the subsequent years 2003-04 and 2004-05, the port has started regular bookings of labour gangs to MCHP for cleaning purposes on day to day basis. This explains the increase in the salaries and wages cost for the year 2003-04 and 2004-05 as compared to the initial years. The port has updated the salaries and wages cost for the year 2004-05 based on actuals upto the end of January 2005 and applied an escalation of 6% for estimating the relevant expenditure for the year 2005-06. The TNEB pointed out an error in the salaries and wages cost for the year 2003-04 in the cost statement. The PPT has rectified the typographical error in the revised statement furnished by it. The position reported by PPT in this regard is relied upon for the purpose of this analysis.
- (x). (a). The PPT hires external manpower for operation and maintenance of the plant. In addition, the PPT has taken a decision to entrust the repairs and maintenance of critical equipments of the plant under annual maintenance contract during 2005-06. This has necessitated the port to peg the estimated repairs and maintenance cost for the year 2005-06 at a level of Rs. 16.20 Crores. However, the estimated value of Annual Maintenance Contract (AMC) for the critical equipments furnished by the port accounts for only Rs. 14.58 Crores. The difference remains unexplained. The estimates towards R&M Sundry Expenses for the year 2005-06 is, therefore, modified. If the estimates furnished by the port for anticipated AMC charges, which are relied upon in this analysis, are found to be higher than the actuals, necessary adjustment will be made in the next review of the rates.
- (b). With reference to the steep hike in the estimation of legal and professional charges, the port has sought to justify expenditure of projected level due to several arbitration cases relating to contracts of construction and commissioning of the plant. Since the updated estimate of expenditure of Rs. 35 lakhs in this regard for the year 2004-05 is based on the actuals up to end of January 2005, it can be accepted. The port has, however, revised upwards the estimated expenditure for the relevant item from the initial estimate of Rs. 39.70 lakhs to 47 lakhs for the year 2005-06 and has not furnished any reason for the revision. The initial estimate of Rs. 39.70 lakhs is, accordingly, considered for the year 2005-06 in this analysis.
- (c). The estimates of other items under the head "stores and other Expenditure" have been moderated allowing 6% escalation for the year 2005-06 wherever required.
- (xi). The PPT was repeatedly requested to furnish the consumption of electric power in physical unit at the MCHP, since the estimated increase in the power cost was found to be disproportionate to the projected increase in the cargo throughput. The PPT did not furnish the requisite details and maintained that power cost was estimated based on actual consumption. Since the power cost is variable, as maintained by the port, suitable adjustment is required in the estimate of power cost for the year 2005-06 with reference to the estimated cargo throughput. The PPT has not effected such adjustment. The adjustment made by the port is only with reference to the escalation in prices. Therefore,

the estimate of power cost for the year 2005-06 is suitably modified keeping in view the estimated cargo throughput along with an annual escalation of 6% in the expenditure.

- (xii). The PPT has computed depreciation taking average life of civil structures as 40 years and mechanical equipment / structures as 20 years. Depreciation of capital assets in tariff calculation in the case of major ports is considered on straight line method following the life norms prescribed by the Government. This practice is followed uniformly by all major ports. Accordingly, the estimated depreciation of the assets of PPT relating to MCHP is accepted.
- (xiii). With reference to the observations made on the apportionment of finance and miscellaneous expenditure to MCHP cost center the port has revised the estimates by apportioning the total relevant expenditure on the basis of number of employees deployed to the MCHP. The steep hike in the apportioned expense for the years 2004-05 and 2005-06 as compared to the year 2003-04 remains unexplained by the PPT. The actual Finance & Miscellaneous Expenditure for the port as a whole was on the decline for the year 2001-02 to 2003-04. No reason has been advanced by the port for anticipating a sudden and steep increase in such expenditure for the subsequent two years. In the absence of any justification furnished, F&M expenditure estimates are moderated based on the actuals for 2003-04 subject to 6% annual escalation.
- (xiv). The Management and General Administration overhead for the port as a whole was on the decline during the years 2002-03 and 2003-04. This trend has suddenly reversed with 15% estimated hike for the year 2004-05 and by 4% for the year 2005-06. In spite of bringing to the notice of the port the basis for allocation of different items of Management and General Administration overhead followed for tariff revision exercise at major port trusts, the PPT has considered only one of the criteria for allocation of the relevant expenditure to MCHP. In the process of allocation of this relevant item of expenditure to MCHP for the years 2004-05 and 2005-06, the port has added an additional element of domestic power cost. When pointed out, the port has merely repeated its earlier statement that about 25% of the total power cost is consumed for domestic purposes. In the absence of sufficient justification and workings, it may not be possible to include this estimated item of cost for the purpose of allocation to MCHP.
- (xv). This Authority is presently allowing ROCE of 17.5% in the case of major port trusts. It has to be recognised that ROCE of 17.5% is for assets which are utilised nearly to their capacity level. It is noteworthy that the PPT also has sought for ROCE adjusted to its capacity utilization. The capacity to be considered is 12 million tonnes against which the estimated utilisation is 8 million tonnes and 8.5 million tonnes for the years 2004-05 and 2005-06 respectively. That being so, the Return on Capital Employed is allowed only pro rata with reference to the capacity utilisation.
- (xvi). Subject to the analysis given above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex - I. The cost statement discloses the following position at the existing tariff.

Net Surplus 2004-05			Net Surplus 2005-06		
Rs. in lakhs	Percentage of operating income	Percentage of Cargo handling & Storage Income	Rs. in lakhs	Percentage of operating income	Percentage of Cargo handling & Storage Income
(+) 970.32	(+) 5.18	(+) 6.08	558.82	(+) 2.84	(+) 3.31

- (xvii). It can be seen from the above table that the modified cost statement shows an average surplus of 4.70% as a percentage of cargo handling and storage income and 4.01% as a percentage of operating income for the years 2004-05 and 2005-06. Since the financial year 2004-05 is coming to a close, the adjustment in rate could be done only prospectively. In that case, the surplus already earned by the PPT for the financial year 2004-05 remains unadjusted. The MCHP project has been created with massive

10676I/05-8

investment and such a capital intensive project should bring in efficiency in operation and reduction in cost. It should be the endeavour of the port to aim at higher efficiency level and consequent cost reduction. It is, therefore, reasonable to effect a reduction of 5% in the existing rates for cargo handling at the MCHP.

- (xviii). The TNEB has pointed out the additional burden on account of overstay of the vessel in berth due to conveyer belt breakdown and loading problems at MCHP and demanded a penalty clause for such overstay of the vessels. It is not possible for this Authority to Order an arrangement for payment of penalty by the PPT unless an efficiency linked tariff scheme is in operation. But, the port can be refrained from levying berth hire charges for the vessels idling at the berth. This Authority always insisted that users should not be made to pay for the delays attributable to ports / terminals. Berth hire should not, therefore, be levied for such period when operations cannot take place due to breakdown of the facilities of the port or for reasons attributable to the port. Such a provision has already been prescribed by this Authority in the Scale of Rates of the Cochin Port Trust and South West Ports Limited. The PPT at our advice agreed to include this condition in the revised Scale of Rates of the MCHP.
- (xix). While the PPT has set an improved performance goal for unloading of wagons from current level of 24,500 MT per day to 28000 per day, it has sought to maintain the average loading rate of 30,000 tonnes per day. TNEB has, however, suggested an higher loading rate of 40,000 metric tonnes per day. It has to be recognized that at a higher level of productivity the income from berth hire charges may come down resulting in reduction in revenue to the port. Since the existing rates are not based on the Efficiency Linked Tariff Scheme, the loading rate is not very relevant at this stage for tariff fixation. Since the PPT was able to achieve average loading rate per day around 34,000 metric tonnes, the PPT may strive to improve the average output beyond 34,000 metric tonnes per day.
- (xx). One of the decisions taken by this Authority in its Order dated 5 November 2001 relates to formulation of Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) for the MCHP. As already stated, the plant has not achieved the designed capacity on account of nonsynchronization of certain activities of the plant and PPT has also pleaded its inability to formulate such a scheme. Since the port expects to achieve the desired efficiency level in the year 2005-06, it should formulate ELTS for MCHP and propose such a scheme along with next review of tariff for MCHP.
- (xxi). The current rate review exercise is based on the estimates for the years 2004-05 and 2005-06. The port also anticipates to achieve the designed capacity by 2005-06. That being so, the revised rates can be valid for a period of one year.
- (xxii). As stated earlier, the Scale of Rates of PPT in respect of both vessel-related and cargo-related charges was last revised by this Authority in April 2000; and, the PPT was also to submit the other proposals relating to the estate rentals including rentals for properties in operational area, equipment hire charges and charges for Paradip Phosphates Ltd., (PPL) captive berth. The PPT has not filed any such proposal so far. The PPT is advised to formulate a comprehensive proposal for review of its Scale of Rates and file its proposal by 30 September 2005 latest.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). The rates for handling of coal through the MCHP at the PPT shall be as under:

Sl. No.	Item	Ceiling Rate per Metric Tonne
1.	Unloading of coal wagon through the Coal Handling System	Rs. 76.00
2.	Shipment of coal through coal handling plant.	
	(a). Upto 7.5 million tonnes	Rs. 114.00

(b).	From 7.5 million tonnes – 10 million tonnes	Rs. 104.50
(c).	Beyond 10 million tonnes.	Rs.95.00

Note: The rates at 2 (b) & 2 (c) above will apply if traffic of a single user in a year exceeds the slab limits.

- (ii). These rates shall come into effect 15 days after notification of the Order in the Gazette of India and will remain valid till 31 March 2006 subject to review thereafter.
- (iii). The following conditionality may be suitably inserted in the schedule relating to berth hire charges in the Scale of Rates:

"No berth hire charges shall be leviable for the period when operations cannot be carried out due to stoppages at MCHP for reasons attributable to PPT".

- (iv). The PPT is advised to formulate an efficiency linked tariff scheme for the MCHP in the next review of rates for MCHP.
- (v). The PPT is directed to formulate a comprehensive proposal for review of its Scale of Rates and file such a proposal on or before 30 September 2005 positively.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT. III/IV/143/04-Exty.]

Annex - I

COST STATEMENT FOR THE MECHANICAL COAL HANDLING PLANT (MCHP) AT PARADIP PORT TRUST

(Rs in Lakhs)

	Description	Actuals			As per PPT (Estimates)		As per TAMP (Estimates)	
		2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2004-05	2005-06
I	Installed Capacity (MT)	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00
II	Traffic (in MT)	1.77	6.69	8.00	8.00	8.50	8.00	8.50
III	Capacity Utilisation	14.75%	55.75%	66.67%	66.67%	70.83%	66.67%	70.83%
IV	Operating Revenue							
	i) Cargo handling and storage	2735.00	13390.00	15950.00	15950.00	16821.05	15950.00	16900.00
	ii) Port and Dock charges	261.84	1281.42	1688.30	1658.30	1593.82	1658.30	1593.82
	iii) Railway Earnings	169.60	830.18	992.00	992.00	1054.00	992.00	1054.00
	iv) Plot Rent	-	-	120.00	1.20	1.20	120.00	120.00
	Total Operating Revenue	3166.44	15501.60	18750.30	18601.50	19470.07	18720.30	19667.82
V	Operating Cost							
	(i) Salaries Wages	10.65	66.80	447.27	536.72	568.92	536.72	568.92
	ii) Stores and other expenses	189.25	829.32	1044.51	1219.00	2280.01	1219.00	2062.00
	iii) Power	141.60	535.20	762.15	797.00	844.82	797.00	894.63
	iv) Port and Dock charges	219.41	739.70	916.65	970.30	1037.48	970.30	1037.48
	v) Railways	371.79	484.35	409.40	470.81	491.28	470.81	491.28
	Sub - Total	932.70	2655.37	3579.98	3993.83	5222.51	3993.83	5054.31
	vi) Depreciation	3117.96	3142.06	3144.36	3152.83	3161.06	3152.71	3161.06
	vii) Finance & Miscellaneous Exps.	193.11	507.21	491.70	730.43	833.21	605.26	641.58
	viii) Allocated M'tment & General OH	457.67	1566.59	1702.43	2277.30	2397.18	2122.79	2215.09
	Total (V)	4701.44	7871.23	8918.47	10154.39	11613.96	9874.59	11072.04

VI	Net Surplus before Interest	-1535.00	7630.37	9831.83	8447.11	7856.11	8845.71	8595.78
	Interest on Loans	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Net Surplus after Interest	-1535.00	7630.37	9831.83	8447.11	7856.11	8845.71	8595.78
VIII	Capital Employed	-	-	-	67500.00	64839.00	67500.00	64839.00
IX	Capacity Utilisation in %	-	-	-	66.67%	70.83%	66.67%	70.83%
	Return on Capital Employed @ 17.5% linked to Capacity Utilisation	-	-	-	7875.39	8036.96	7875.39	8036.96
X	Net Surplus after Interest & Return on Capital Employed	-	-	-	571.84	(180.84)	970.32	558.82
XI	Net Surplus as a % of Cargo handling & storage	-	-	-	3.59%	-1.08%	6.08%	3.31%
	Average				1.26%		4.70%	
XII	Net Surplus as a % of Operating Income	-	-	-	3.07%	-0.93%	5.18%	2.84%
	Average				1.07%		4.01%	